

Universidades Lusíada

Delgado, Márcio Filipe Mata, 1983-

Regeneração de frentes de água e a náutica desportiva : os modelos de Barcelona, Vigo e Valência

<http://hdl.handle.net/11067/1543>

Metadados

Data de Publicação	2015-05-18
Resumo	A presente dissertação pretende contribuir para o reconhecimento das arquitecturas de apoio à náutica desportiva, enquanto elemento estratégico para as regenerações das frentes de água urbanas. Pretende ainda perceber quais são as condições ideais ao nível espacial para a prática e observação de desportos náuticos com dimensão internacional. Foi desde os anos 50 do século XX que as cidades em diferentes pontos do globo começaram a desenvolver sucessivas estratégias de regeneração, para as suas ...
Palavras Chave	Frentes marítimas, Edifícios para desportos náuticos, Regeneração urbana
Tipo	masterThesis
Revisão de Pares	Não
Coleções	[ULL-FAA] Dissertações

Esta página foi gerada automaticamente em 2023-05-07T17:35:13Z com informação proveniente do Repositório



UNIVERSIDADE LUSÍADA DE LISBOA

Faculdade de Arquitectura e Artes

Mestrado Integrado em Arquitectura

**Regeneração de frentes de água e a náutica desportiva:
os modelos de Barcelona, Vigo e Valência**

Realizado por:

Márcio Filipe Mata Delgado

Orientado por:

Prof. Doutor Arqt. Bernardo d'Orey Manoel

Constituição do Júri:

Presidente:	Prof. Doutor Arqt. Joaquim José Ferrão de Oliveira Braizinha
Orientador:	Prof. Doutor Arqt. Bernardo d'Orey Manoel
Arguente:	Prof. Doutor Arqt. Rui Manuel Reis Alves

Dissertação aprovada em: 13 de Maio de 2015

Lisboa

2014



U N I V E R S I D A D E L U S Í A D A D E L I S B O A

Faculdade de Arquitectura e Artes

Mestrado Integrado em Arquitectura

Regeneração de frentes de água e a náutica
desportiva: os modelos de Barcelona, Vigo e
Valência

Márcio Filipe Mata Delgado

Lisboa

Dezembro 2014



U N I V E R S I D A D E L U S Í A D A D E L I S B O A

Faculdade de Arquitectura e Artes

Mestrado Integrado em Arquitectura

**Regeneração de frentes de água e a náutica
desportiva: os modelos de Barcelona, Vigo e
Valência**

Márcio Filipe Mata Delgado

Lisboa

Dezembro 2014

Márcio Filipe Mata Delgado

Regeneração de frentes de água e a náutica desportiva: os modelos de Barcelona, Vigo e Valência

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada de Lisboa para a obtenção do grau de Mestre em Arquitectura.

Orientador: Prof. Doutor Arqt. Bernardo d'Orey Manoel

Lisboa

Dezembro 2014

Ficha Técnica

Autor Márcio Filipe Mata Delgado
Orientador Prof. Doutor Arqt. Bernardo d'Orey Manoel
Título Regeneração de frentes de água e a náutica desportiva: os modelos de Barcelona, Vigo e Valência
Local Lisboa
Ano 2014

Mediateca da Universidade Lusíada de Lisboa - Catalogação na Publicação

Delgado, Márcio Filipe Mata Delgado, 1983-

Regeneração de frentes de água e a náutica desportiva : os modelos de Barcelona, Vigo e Valência / Márcio Filipe Mata Delgado ; orientado por Bernardo d'Orey Manoel. - Lisboa : [s.n.], 2014. - Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada de Lisboa.

I - MANOEL, Bernardo d'Orey, 1969-

LCSH

1. Frentes marítimas
2. Edifícios para desportos náuticos
3. Regeneração Urbana
4. Universidade Lusíada de Lisboa. Faculdade de Arquitectura e Artes - Teses
5. Teses – Portugal – Lisboa

1. Waterfronts

2. Buildings – Repair and recostuction
3. Aquatic sports facilities
4. Universidade Lusíada de Lisboa. Faculdade de Arquitectura e Artes - Dissertations
5. Dissertations, Academic – Portugal – Lisbon

LCC

1. NA7970.D45 2014

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao Professor Doutor Arquitecto Bernardo d'Orey Manoel, pelo apoio, orientação e disponibilidade para o desenvolvimento da dissertação.

Agradeço a todos os professores e companheiros de curso, que me ensinaram a saber ver a arquitectura.

Agradeço aos velejadores Francisco Neto e Bruno Santos pela sua disponibilidade.

Agradeço a toda a minha família, amigos pelo incentivo e ajuda que me deram para a realização deste trabalho.

E agradeço aos meus pais pelo apoio incondicional.

“Para além da sua preparação especializada – e porque ele é um homem antes de arquitecto – que ele procure conhecer não apenas os problemas dos seus mais directos colaboradores, mas os do homem em geral. Que a par de um intenso e necessário especialismo ele coloque um profundo e indispensável humanismo.

Que seja assim o arquitecto – homem entre os homens – organizador do espaço – criador de felicidade.”

APRESENTAÇÃO

Regeneração de frentes de água e a náutica desportiva:

os modelos de Barcelona, Vigo e Valência

Márcio Filipe Mata Delgado

A presente dissertação pretende contribuir para o reconhecimento das arquitecturas de apoio à náutica desportiva, enquanto elemento estratégico para as regenerações das frentes de água urbanas. Pretende ainda perceber quais são as condições ideais ao nível espacial para a prática e observação de desportos náuticos com dimensão internacional.

Foi desde os anos 50 do século XX que as cidades em diferentes pontos do globo começaram a desenvolver sucessivas estratégias de regeneração, para as suas frentes de água devolutas, baseadas em diversos “modelos” orientadores que definiram os princípios gerais de transformação territorial. Como tal, propõe-se conhecer alguns destes “modelos” de intervenção que conseguiram o objectivo de melhorar e reestruturar *waterfronts*.

Pretende-se assim dar a conhecer algumas das práticas arquitectónicas, pensadas para a realização e organização de eventos náuticos de classe mundial, localizadas nas frentes de água de Barcelona, Vigo e Valência. Estas operações urbanas/arquitectónicas são susceptíveis de serem referências no desenho de propostas futuras, relacionadas com as provas de vela de alta competição, como são os casos dos Jogos Olímpicos, da Volvo Ocean Race e da America’s Cup. Práticas que também serviram de “modelos” estratégicos no desenvolvimento do projecto para a Trafaria, realizado no âmbito da disciplina de Projecto III da Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada de Lisboa.

Palavras-chave: frentes de água; regeneração; náutica desportiva; tempo; estratégia; espaço.

PRESENTATION

Regeneration of the waterfronts and nautical sports: models of Barcelona, Vigo and Valencia

Márcio Filipe Mata Delgado

This work aims to contribute to the recognition of architectures to support nautical sports, as a strategic element for the regeneration of urban waterfronts. It also aims to understand what are the ideal conditions to the space level for practice and observation nautical sports with an international dimension.

It was since the 50s of the twentieth century that cities in different parts of the world began to develop successive regeneration strategies for their vacant waterfronts, based on several "models" that defined the general guiding principles of territorial transformation. As such, it is proposed to meet some of these "models" of intervention that achieved the goal of improving and restructuring waterfronts.

This is intended to make known some of the architectural practices, designed for the realization and organization of nautical events world-class, located on the waterfronts of Barcelona, Vigo and Valencia. These urban / architectural operations are likely to be references in future proposals for design, related to the evidence of high competition sailing, as in the case of the Olympics, the Volvo Ocean Race and America's Cup. Practices that also served as "models" strategic in developing the project for Trafaria, held under the III project, Faculty of Architecture and Arts at the Lusíada University of Lisbon.

Keywords:. waterfronts; regeneration; nautical sports; time; strategy; space.

PRESENTACIÓN

Regeneración de frentes de agua y deportes náuticos: modelos de Barcelona, Valencia y Vigo

Márcio Filipe Mata Delgado

Esta disertación pretende contribuir al reconocimiento de las arquitecturas de apoyo a los deportes náuticos, como un elemento estratégico para la regeneración de frentes de agua urbanos. También apunta a entender cuáles son las condiciones ideales a nivel de espacio para la práctica y la observación de deportes náuticos con una dimensión internacional.

Fue a partir de los años 50 del siglo XX que las ciudades en diferentes partes del mundo comenzaron a desarrollar estrategias de regeneración sucesivas en sus frentes de agua vacías, en base a varios "modelos" que definieron los principios generales de transformación territorial. Como tal, se propone conocer algunos de estos "modelos" de intervención que lograron el objetivo de mejorar y reestructurar las *waterfronts*.

Con ello se pretende dar a conocer algunas de las prácticas de arquitectura, pensadas para la realización y organización de eventos náuticos de primer nivel, ubicadas en los frentes de agua de Barcelona, Vigo y Valencia. Estas operaciones urbanas/arquitectónicas es probable que sean referencias para las futuras propuestas de diseño, en relación con las pruebas de vela de alta competición, como en el caso de los Juegos Olímpicos, la Volvo Ocean Race y la Copa América. Prácticas que también servirán como "modelos" estratégicos en el desarrollo del proyecto para Trafaria, que se celebró dentro de la disciplina de Proyecto III, en la Facultad de Arquitectura y Artes de la Universidad Lusitana de Lisboa.

Palabras clave: frentes de agua; regeneración; deportes náuticos; tiempo; estrategia; espacio.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 – Esquema evolutivo da frente de água urbana (Garcia, s.d. p. 18)	27
Ilustração 2 – Harbourplace, Inner Harbour, Baltimore, Benjamin Thompon, 1980 ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)	31
Ilustração 3 – Usos espaciais para o Harbourplace, Inner Harbour, Baltimore, Benjamin Thompon, 1980 ([Adaptado a partir de:] Guimarães, 2014, p. 204-205).....	32
Ilustração 4 – Pier's 45; 39; 27-29, São Francisco ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)	33
Ilustração 5 – Centro de Alto Rendimento de Vela do Clube Naval de Cascais, Cascais, André Caiado, 2002 (Ilustração nossa, 2014).....	34
Ilustração 6 – Centro de Alto Rendimento de Vela do Clube Naval de Cascais, Cascais, André Caiado, 2002 (Caiado, 2014)	35
Ilustração 7 – Península Ibérica - Localização das cidades estudadas/visitadas ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)	38
Ilustração 8 – The Yacht 'America' Winning the International Race. Fitz Hugh Lane, 1851 (Lane, 1851)	39
Ilustração 9 – Regata “Learning by Sailing” em Tróia (Ilustração nossa, 2014)	40
Ilustração 10 – Cortes transversais da frente portuária de Barcelona no período entre os séculos XVIII e XXI. (Garcia, p. 112).....	41
Ilustração 11 – Panorâmica geral da cidade de Barcelona – Projectos de intervenção ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)	43
Ilustração 12 – Axonometria para a área do antigo porto industrial de Barcelona, Sòla-Morales, 1987 (Garcia, p. 111)	44
Ilustração 13 – Vista geral da Rambla del Mar (Barcelona), Albert Viaplana e Helio Piñón, 1995 (Ilustração nossa, 2014).....	44
Ilustração 14 – Axonometria do Plano da Vila Olímpica (Barcelona), Oriol Bohigas, 1991 (Bohigas [et al.], 1991)	46
Ilustração 15 – Cortes transversais do Porto Olímpico de Barcelona, Albert Puigdomènech, 1991 (Bohigas [et al.], 1991)	46
Ilustração 16 – Escola Municipal de Vela - Porto Olímpico de Barcelona, Albert Puigdomènech, 1991 (Bohigas [et al.], 1991)	47
Ilustração 17 – Planta do Edifício da Escola Municipal de Vela. Usos e relação com a água (Barcelona), Albert Puigdomènech, 1991 (Bohigas [et al.], 1991)	47
Ilustração 18 – Planta com a área de intervenção do Fòrum Universal de les Cultures 2004 (Barcelona) ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)	49
Ilustração 19 – Fotografia aérea sobre a área do Fòrum Universal de les Cultures 2004 (Barcelona) (Port Forum, 2010)	49
Ilustração 20 – Planta de coberturas do Porto Fórum 2004, (Barcelona) David Baena, Toni Casamor, 2007 (Boena; Casamor, 2007).....	50
Ilustração 21 – Cortes transversais dos Edifício “Ronda” e Edifício “Parc” (Barcelona) David Baena, Toni Casamor, 2007 (Boena; Casamor, 2007).....	51
Ilustração 22 – Zona balnear do Fórum 2004 (Barcelona), Beth Galí, 2004 (Ilustração nossa, 2009).....	53

Ilustração 23 – Vista sobre do Parc dels Auditoris (Barcelona), Foreign Office Architecture, 2004 (Barbey, 2009)	54
Ilustração 24 – Vista geral da pérgula fotovoltaica do Fórum 2004 (Barcelona), Antonio Martínez Lapeña e Elias Torres Tur, 2004 (Ilustração nossa, 2009)	55
Ilustração 25 – Planta de implantação/piso inferior do Centro Internacional de Alto Rendimento de Vela da Catalunha (Barcelona), Mestura Arquitectos, 2010 (Costas [et al.], 2012).....	56
Ilustração 26 – Corte transversal do Centro Internacional de Alto Rendimento de Vela da Catalunha (Barcelona), Mestura Arquitectos, 2010 (Costas [et al.], 2012)	57
Ilustração 27 – Entrada principal do Centro Internacional de Alto Rendimento de Vela da Catalunha (Barcelona), Mestura Arquitectos, 2010 (Costas [et al.], 2012)	58
Ilustração 28 – Átrio principal do Centro Internacional de Alto Rendimento de Vela da Catalunha (Barcelona), Mestura Arquitectos, 2010 (Costas [et al.], 2012,)	59
Ilustração 29 – Museu do Mar da Galiza, (Vigo) Aldo Rossi e Cesar Portela, 2007. (Ilustração nossa, 2009)	62
Ilustração 30 – Real Clube Náutico de Vigo em construção, Francisco Castro Represas, 1945. (Alén, 2004)	63
Ilustração 31 – Real Clube Náutico de Vigo, Francisco Castro Represas, 1945. (Alén, 2004)	64
Ilustração 32 – Planta com a área de intervenção “Abrir Vigo al Mar”. ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)	65
Ilustração 33 – Vista aérea sobre a intervenção “Abrir Vigo al Mar”, 2001 (Consuegra, 2008, p. 13)	66
Ilustração 34 – Maquete da intervenção “Abrir Vigo al Mar”, Guillermo Vázquez Consuegra, 1994 (Consuegra, 2008, p. 68)	67
Ilustração 35 – Túnel de circulação automóvel (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2004 (Consuegra, 2008, p. 251)	68
Ilustração 36 – Vista geral do Passeio Marifraude, Jardim Elduayen e Marina Central (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 120)	69
Ilustração 37 – Corte transversal do Passeio Marifraude, Jardim Elduayen e Marina Central (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 122).....	69
Ilustração 38 – Estudo tipológico do pavimento (Vigo), Vázquez Consuegra, 1998 (Consuegra, 2008, p. 141)	70
Ilustração 39 – Pormenor do pavimento em granito (Vigo), Vázquez Consuegra, 2001 (Garcia-Solera, 2008, p. 44).....	70
Ilustração 40 – Arte pública no pavimento (Vigo), Antón Patiño, 2001 (Ilustração nossa, 2009)	71
Ilustração 41 – Arte pública no pavimento (Vigo), Antón Patiño, 2001 (Florez, 2008, p. 298)	71
Ilustração 42 – Pavilhão sobre a plataforma do Jardim Elduayen (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p.195)	72
Ilustração 43 – Desenho da Estación de Ria (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 152)	72
Ilustração 44 – Estación de Ria (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001. (Ilustração nossa, 2009)	73

Ilustração 45 – Estación de Ria (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001. (Ilustração nossa, 2009)	74
Ilustração 46 – Interior da Estación de Ria (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 161)	74
Ilustração 47 – Plaza de la Estrella (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 207)	75
Ilustração 48 – Alçado do Centro Comercial “A Laxe” (Vigo), Francisco Javier Sáenz de Oíza, 2008 (Besomi, 2008)	76
Ilustração 49 – Rampa do Centro Comercial “A Laxe” – Acesso à zona histórica (Vigo), Francisco Javier Sáenz de Oíza, 2008 (Ilustração nossa, 2009)	76
Ilustração 50 – Praça da Estación de Ria (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 155)	78
Ilustração 51 – Passeio Marifraude, Jardim Elduayen e Marina Central (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 120)	78
Ilustração 52 – Plaza de la Estrella (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 220)	79
Ilustração 53 – Edifício transportável “Puma City”, (portos do mundo), LOT-EK, 2010 (Tolla e Lignano [et al.], 2010, p. 62).....	79
Ilustração 54 – Vista geral do “Puma City” (portos do mundo), LOT-EK, 2010 (Tolla e Lignano [et al.], 2010, p. 63)	80
Ilustração 55 – Vista interior do “Puma City” (portos do mundo), LOT-EK, 2010 (Tolla e Lignano [et al.], 2010, p. 68)	81
Ilustração 56 – Pavilhão Camper Volvo Ocean Race (VOR), Shigeru Ban, 2011 (Ban, 2011)	81
Ilustração 57 – Pavilhão Camper Volvo Ocean Race (VOR), Shigeru Ban, 2011 (Ban, 2011)	82
Ilustração 58 – Pavilhão Camper Volvo Ocean Race (VOR), Shigeru Ban, 2011 (Ban, 2011)	82
Ilustração 59 – Pavilhão Camper Volvo Ocean Race (VOR), Shigeru Ban, 2011 (Ban, 2011)	83
Ilustração 60 – Desenvolvimento do Porto Comercial de Valência de 1670 a 1997 (Vázquez, 2007, p. 17).....	85
Ilustração 61 – Desvio do Rio Túria - Valência Plan Sur 1959 (Vázquez, 2007, p. 16)	86
Ilustração 62 – Desenvolvimento urbano de Valência. Inundações de 1957 (Vázquez, 2007, p. 16)	87
Ilustração 63 – Vista aérea sobre a Cidade das Artes e das Ciências em construção (Valência), José Maria Tomás Llavador, 1996-1999 (Llavador, 2014)	88
Ilustração 64 – A integração do Porto de Valência na malha urbana da cidade ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)	88
Ilustração 65 – Planta com a Vila da 32. ^a Taça América” (Valência), José Maria Tomás Llavador, 1999 (Google Earth, 2014, editada por nós)	91
Ilustração 66 – Vista aérea sobre a 32. ^a Taça América (Valência), José Maria Tomás Llavador, 1999 (Llavador, 2014)	92

Ilustração 67 – Base da equipa Suíça Alinghi, (Valência), José Maria Tomás Llavador, 2004-2005 (Llavador, 2014).....	93
Ilustração 68 – Fotomontagem da Base da Equipa Luna Rosa (Valência), Renzo Piano, 2005 (Ilustração nossa, 2014).....	95
Ilustração 69 - Pormenor da fachada da base da equipa Luna Rosa (Valência), Renzo Piano, 2005 (Ilustração nossa, 2014).....	95
Ilustração 70 - Fachada da base da equipa Luna Rosa (Valência), Renzo Piano, 2004-2005 (Ilustração nossa, 2014).....	96
Ilustração 71 – Plataforma flutuante com pontos de amarração (Valência) José Maria Tomás Llavador, 1999 (Ilustração nossa, 2014)	97
Ilustração 72 – Circuito Europeu de Formula 1 (Valência) José Maria Tomás Llavador, 1999 (Llavador, 2014).....	97
Ilustração 73 – Restaurante/cafetaria do passeio marítimo (Valência), Carlos Meri Cucart, 2007 (Ilustração nossa, 2010)	99
Ilustração 74 – AC Park e o Porto Comercial de Valência (Valência), Juan Añón e Rafael Martínez, 2007 (Añón; Martínez, 2007, p. 141).....	102
Ilustração 75 – Panorâmica AC Parque Sul (Valência), Juan Añón e Rafael Martínez, 2007 (Márcio Delgado, 2010).....	103
Ilustração 76 – Corte transversal do AC Parque Sul (Valência), Juan Añón e Rafael Martínez, 2007 (Añón; Martínez, 2007, p. 144)	103
Ilustração 77 – Corte Esquemático do muro de separação entre o AC Parque Sul e o Porto Comercial (Valência), Juan Añón e Rafael Martínez, 2007 (Añón; Martínez, 2007, p. 145)	103
Ilustração 78 – Edifício Veles y Vents (Valência), David Chipperfield e Firmín Vasquez, 2007 (Chipperfield; Vasquez, 2007, p. 31)	104
Ilustração 79 – Edifício Veles y Vents (Valência), David Chipperfield e Firmín Vasquez, 2007 (Chipperfield; Vasquez, 2007, p. 35-37)	107
Ilustração 80 – Interior do edifício Veles y Vents (Valência), David Chipperfield e Firmín Vasquez, 2007 (Chipperfield; Vasquez, 2007, p. 36)	107
Ilustração 81 – Trafaria (1793): Planta levantada e desenhada pelos discípulos da Academia Real de Fortificação, Artilharia e Desenho (SIDCarta).....	113
Ilustração 82 – Terminal de granéis sólidos (Trafaria), 1986 (Barroso; Jesus, Gonçalves, 1982, p. i)	114
Ilustração 83 – Transformação morfológica da frente de água da Trafaria - Sobreposição das cartas militares dos serviços cartográficos do exercito (Ilustração nossa, 2014).....	115
Ilustração 84 – Rede fluvial da Área Metropolitana de Lisboa (AML) (Ilustração nossa, 2014)	118
Ilustração 85 – Planta esquemática do passeio marítimo na Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	119
Ilustração 86 – Fotomontagem do Passeio Aquático Multimodal na Trafaria/Barra do Rio Tejo (Ilustração nossa, 2014)	120
Ilustração 87 – Planta do plano estratégico para Trafaria (Ilustração nossa, 2014) .	121
Ilustração 88 – Maquete do plano estratégico para Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	122

Ilustração 89 – Maquete do plano estratégico para Trafaria (Delgado, 2014, p. 58)	123
Ilustração 90 – Sistemas de confrontação, transposição e acesso à água (Ilustração nossa, 2014)	124
Ilustração 91 – Corte transversal do Plano Urbano - Taça América proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	125
Ilustração 92 – Maquete do sistema modular dos hangares para o passeio marítimo da Taça América proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	127
Ilustração 93 – Sistema modular dos hangares para o passeio marítimo da Taça América proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	127
Ilustração 94 – Corte transversal do Plano Urbano - Taça América proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	128
Ilustração 95 – Planta inferior do sistema modular dos hangares para o passeio marítimo da Taça América proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	128
Ilustração 96 – Secção do sistema modular para o passeio marítimo elevado – Bases Taça América proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	130
Ilustração 97 – Maquete do plano urbano proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	131
Ilustração 98 – Planta de coberturas da estação fluvial/museu da náutica desportiva propostos para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	131
Ilustração 99 – Corte transversal da praça pública/miradouro/jardim aromático e do museu da náutica desportiva. (Ilustração nossa, 2014)	132
Ilustração 100 – Maquete da estação fluvial/museu da náutica desportiva propostos para a Trafaria (cais de embarque) (Ilustração nossa, 2014)	133
Ilustração 101 – Entrada da estação fluvial/Museu proposta para a Trafaria - maquete (Ilustração nossa, 2014)	134
Ilustração 102 – Planta do primeiro piso da estação fluvial/museu da náutica desportiva propostos para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	135
Ilustração 103 – Interior da estação fluvial/museu proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	135
Ilustração 104 – Corte transversal da estação fluvial/museu da náutica desportiva propostos para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	136
Ilustração 105 – Fotomontagem da estação fluvial/museu da náutica desportiva propostos para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	136
Ilustração 106 – Pormenores construtivos do espaço público proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	137
Ilustração 107 – Cortes construtivos da entrada e do cais de embarque da estação fluvial proposta para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	138
Ilustração 108 – Maquete da Cova do Vapor com proposta da casa-atelier, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	138
Ilustração 109 – Casa-atelier na Cova do Vapor - Maquete, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	139
Ilustração 110 – Casa-atelier na Cova do Vapor - Maquete, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	139

Ilustração 111 – Corte/alçado da casa- <i>atelier</i> na Cova do Vapor, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	140
Ilustração 112 – Praça pública e entrada de “Inverno” da casa- <i>atelier</i> na Cova do Vapor - Maquete, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	140
Ilustração 113 – Corte transversal da casa- <i>atelier</i> na Cova do Vapor, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	141
Ilustração 114 – Planta da casa- <i>atelier</i> na Cova do Vapor, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	141
Ilustração 115 – Casa- <i>atelier</i> na Cova do Vapor - Maquete, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)	142

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

- AC** - America's Cup.
- AML** - Área metropolitana de Lisboa.
- APL** - Agência portuguesa do ambiente.
- COAC** - Comissão Portuguesa Organizadora da Candidatura à America's Cup 2007.
- ICN** - Rede Nacional de Áreas Protegidas. Lisboa: Instituto de Conservação da Natureza.
- INAG, I.P.** - Autoridade Nacional da Água.
- LDDC** - London Docklands Development Corporation.
- PGM** - Plan General Metropolitano
- PIRANET** - Plano Integrado da Rede de Infra-estruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo.
- VOR** - Volvo Ocean Race.

SUMÁRIO

1. Introdução.....	21
2. As frentes de água e a náutica desportiva: modelos de regeneração	25
2.1. Modelo e tempo.....	25
2.2. Modelo e estratégia.....	28
2.3. Modelo e espaço	31
3. Náutica desportiva: modelos em Espanha	37
3.1. Modelo Barcelona	41
3.2. Modelo Vigo	61
3.3. Modelo Valência.....	85
4. Náutica desportiva: projecto na Trafaria.....	111
4.1. Modelo e tempo.....	112
4.2. Modelo e estratégia.....	116
4.3. Modelo e espaço	122
5. Considerações finais.....	143
Referências	147
Bibliografia.....	155
Apêndices.....	161
Apêndice A.....	165
Apêndice B.....	169
Apêndice C	173

1. INTRODUÇÃO

Tendo como tema – Regeneração de frentes de água e a náutica desportiva: os modelos de Barcelona, Vigo e Valência – a presente dissertação tem como objectivo principal estudar as arquitecturas de apoio à náutica desportiva que tenham contribuído no processo de regeneração de frentes de água urbanas.

O nosso interesse pelas arquitecturas ligadas à náutica desportiva surge em âmbito académico, no 5.º ano, quando traçamos um plano estratégico para a Vila da Trafaria situada no concelho de Almada com o objectivo de receber o evento náutico internacional de vela – America's Cup (Taça América). A presente dissertação terá o intuito de descrever aprofundadamente as questões conceptuais e os modelos culturais subjacentes desse mesmo trabalho.

Constatando as inúmeras operações de regeneração realizadas nas últimas décadas em frentes de água urbanas procedeu-se à leitura crítica (baseada num trabalho de carácter empírico e comparativo realizado a partir da observação *in loco* e na observação de diversos documentos bibliográficos/cartográficos) de inúmeras cidades com frentes de água urbana localizadas na Península Ibérica, estudamos, Viana do Castelo, Leça da Palmeira, Porto, Coimbra, Lisboa, Lagos, Sevilha, Cádiz, Málaga, Valência e Barcelona, no sentido de perceber como é feita a articulação dos limites entre a terra e a água urbanas.

Tema com um infinito acervo de situações, cumpre salientar que o estudo em apreço não tem a audácia de se propor a estudar todas as situações existentes acerca deste assunto, mas sim, em investigar algumas das práticas arquitectónicas que consigam “responder” às necessidades durante e após os grandes eventos internacionais, relacionados com a náutica desportiva. Neste sentido, procedeu-se ao estudo mais aprofundado das operações de regeneração nas frentes marítimas das cidades espanholas de Barcelona (Jogos Olímpicos de 1992 e o Fórum 2004), Vigo (projecto: abrir Vigo ao mar - Volvo Ocean Race 2005) e Valência (32.ª America's Cup em 2007).

As operações urbanas aqui estudadas são susceptíveis de serem referências no desenho de propostas futuras, relacionadas com os grandes eventos náuticos desportivos com dimensão mundial.

Com o objectivo de estudar para melhor entender as arquitecturas de apoio aos eventos dedicados à náutica desportiva realizadas na Península Ibérica, da escala do território/cidade à escala do edifício, foram criadas duas perguntas iniciais: Qual é a importância das arquitecturas ligadas à náutica desportiva nas estratégias de regeneração de frentes de água urbanas? Quais são as condições ideais ao nível arquitectónico para a prática profissional de desportos ligados à náutica desportiva, nomeadamente no que diz respeito ao acolhimento de equipas de nível internacional e na dinamização e organização de eventos?

Estas questões invadiam o nosso projecto. Como harmonizar a nossa vontade criativa com as necessidades concretas da cidade, da comunidade e do Homem? O que fazer para que a nossa intervenção pudesse ser um “modelo”?

METODOLOGIA

A qualidade de um espaço encontra-se ligada a vários factores, nomeadamente físicos, históricos, culturais e na maneira como estes se reflectem na qualidade de vida das pessoas que dele usufruem. De maneira a abarcar o contexto de cada caso de estudo, consideram-se alguns objectivos específicos decorrentes da pesquisa de cada um. A investigação desenvolveu-se, assim, em três fases:

1. Pesquisa bibliográfica

- Recolha de dados referentes à situação urbanística anterior aos projectos;
- Recolha de dados relativos à situação actual de cada caso;
- Tratamento dos dados obtidos.

2. Trabalho de campo

- Avaliação do espaço através das suas características específicas (partes funcionais, volumetrias, percursos/circulação, locais de permanência, interior/exterior, vistas, acessibilidades, iluminação, materiais, entre outros);
- Avaliação do espaço experimentando e observando o comportamento da sua vida social (modos de uso e apropriação);
- Avaliação do espaço através da realização de entrevistas a diferentes actores;

3. Cruzamento de dados e extracção das considerações finais

- Identificação dos pontos fortes e fracos;
- Elaboração de hipóteses explicativas para o sucesso ou insucesso de cada modelo/caso.

No segundo capítulo, a reflexão proposta incide sobre os modelos de regeneração “adoptados” pelas frentes de água urbanas, ao longo dos tempos. Numa primeira fase será elaborada uma breve abordagem histórica acerca das frentes de água urbanas, para melhor entender alguns dos modelos estratégicos de regeneração desenvolvidos a partir dos anos 50 do século XX.

No terceiro capítulo, a presente dissertação, investiga as relações que todos os projectos apresentados geram com a envolvente. Procura, nesta via, dissecar o confronto das arquitecturas ligadas à náutica com a envolvente e relacionar as leituras resultantes da respectiva construção no lugar. Nesta fase procurou-se detectar alguns dos “modelos” arquitectónicos que conseguissem responder às necessidades durante os eventos internacionais, relacionados com a náutica desportiva. Tais, como: o espaço público na frente de água de Vigo, desenhado por Guillermo Vázquez Consuegra; o projecto da Rambla del Mar, elaborado pelos arquitectos Albert Viaplana e Helio Piñón; o passeio marítimo elevado da XXXIIª Taça América, projectado pelo arquitecto valenciano Carlos Joaquín Meri Cucart; o edifício panorâmico Veles y Vents, projectado pelo arquitecto britânico David Chipperfield em parceria com o arquitecto catalão Firmín Vázquez; as bases náuticas da XXXIIª Taça América, realizadas em Valência por diversos arquitectos; o projecto do edifício da Escola Municipal de Vela, desenhado por Albert Puigdomènech e o edifício do Centro de Alto Rendimento da Catalunha projectado pela equipa de arquitectos Mestura-Arquitectos.

No quarto capítulo e último descrevemos e explicamos o projecto, desenvolvido na cadeira de Projecto III, com recurso às problemáticas encontradas e estudadas ao longo deste trabalho.

2. AS FRENTES DE ÁGUA E A NÁUTICA DESPORTIVA: MODELOS DE REGENERAÇÃO

– Contudo eu tinha construído na minha mente um modelo de cidade de que deveria deduzir-se todos os modelos de cidades possíveis – disse Kublai – ele contém tudo o que corresponde à norma. Como as cidades se afastam em grau diverso da norma, basta-me prever as excepções à norma e calcular as combinações mais prováveis. – Também pensei num modelo de cidade de que deduzo todas as outras – respondeu Marco – É uma cidade feita só de excepções, impedimentos, contradições, incongruências e contrassensos. (Calvino, 1999 p. 45)

2.1. MODELO E TEMPO

Para elaborar uma reflexão, ainda que resumida, em torno dos modelos de regeneração “adoptados” pelas frentes de água urbanas, ao longo dos tempos, teremos que ter em conta os seguintes factores: considerar que as frentes de água urbanas tiveram o seu desenvolvimento/crescimento em diferentes períodos da história e que apresentam diferentes geografias/topografias. Teremos que ter ainda em atenção as inúmeras actividades económicas, sociais e culturais de cada cidade com frentes de água.

Inicialmente, a escolha do sítio revelou-se um factor fundamental para a fundação da maior parte das cidades com frentes de água. Os sítios abrigados dos oceanos e articulados por águas brandas, como são os casos das enseadas, rias ou estuários eram, por norma, os locais escolhidos, de modo a facilitar a entrada e saída dos mais diversos tipos de embarcações. Luís Conceição, na sua tese de doutoramento com o tema “A consagração da água através da arquitectura: para uma arquitectura da água”, relata que “mais tarde, para facilitar as cargas e descargas, construíam-se cais de pedra solta, em locais abrigados para melhor abrigar os navios, sem ter que os retirar a seco para as margens”. (Conceição, 1997, p. 669)

O meio aquático, em tempos, também serviu como via de comunicação a povos invasores, obrigando à construção de diferentes tipos de fortificações de costa como são os casos de fortes, muralhas e baluartes.

As fortificações costeiras funcionavam essencialmente “como recintos muralhados e abaluartados, segundo uma planimetria geométrica regular (poligonal ou circular) ou irregular, cuja convivialidade com a água se exerce, sobretudo, a dois níveis distintos:

a muralha em contraforte sotado, preparada para resistir à acção erosiva das marés e das tempestades marítimas, e a existência de cisterna, com todo o complexo sistema de recolha de águas pluviais, a montante, como elemento de centralidade do recinto. Os sistemas construtivos anteriores ao uso generalizado das estruturas em betão armado levaram à realização de espaços de grande valia arquitectónica, por vezes comparáveis, devido as suas grandes dimensões, à monumentalidade dos edifícios religiosos”. (Conceição, 1997, p. 669) Contudo, para além das características já referidas, algumas destas estruturas viram-se apetrechadas com faróis.

Os mares que num tempo foram o elo de ligação foram, noutros, a ameaça donde vinham as investidas de corsários e povos invasores. As mesmas margens, às vezes praias, enseadas, espaços abertos, já tiveram também muralhas, fortes, atalaias, já foram barreiras defensivas da cidade-fortaleza. (Portas, 1998, p. 6)

Entretanto, com o desenrolar das inúmeras actividades ligadas ao mar, (pesca; movimento de mercadorias e pessoas; construção de embarcações, entre outros) assistiu-se a uma progressiva dinamização das frentes de água, através do aparecimento de diversas “estruturas” de apoio, referentes às actividades mencionadas, como são os casos dos armazéns, feitorias, arsenais, entre outros.

Anteriormente ao período da revolução industrial, os portos eram considerados os elementos centrais das redes de negociação, o elo de ligação entre o império e as suas colónias.

[...] a “outra” cidade que se separava, empurrada pela necessidade de expansão; os novos complexos portuários e industriais, vedados por vias, muros ou pilhas de contentores, afastados por aterros que avançam sobre a água. (Portas, 1998, p. 7)

Durante o período do desenvolvimento da Revolução Industrial, e com o aparecimento de “veículos movidos a vapor, capazes de interligar as cidades por via terrestre e distribuir mais rapidamente as mercadorias que chegavam ao porto” (Ferreira, 1997, p. 26), veio, posteriormente, revolucionar a forma e a função de toda a frente de água urbana. Nesta época, as principais estruturas físicas marítimas construíram-se sob a maneira de “diques ou paredões, de maior ou menor altura; de quebra-mares; de bacias muradas, de portos de encalhe, de bacias de maré, com as suas eclusas²⁴; de pontes móveis ou fixas”, (Conceição, 1997, p. 670) enquanto, que em terra, por razões

²⁴ Obra de alvenaria, que dotada de comportas, formam represa e serve para regularizar um curso de água e para o tornar navegável.

estratégicas, muitas foram as unidades fabris, de armazenamento e transportes, terminais portuários de cargas e descargas, zonas de reparação das embarcações, vias para transportes de mercadorias rodoviário/ferroviário, entre outros que se instalaram no tecido urbano das frentes de água em diversas cidades mundiais. A construção das estruturas anteriormente mencionadas prejudicaram o acesso directo entre o tecido urbano e as margens ribeirinhas e/ou marítimas – provocando, assim, uma “barreira” fragmentária cada vez maior entre a Terra e a Água.

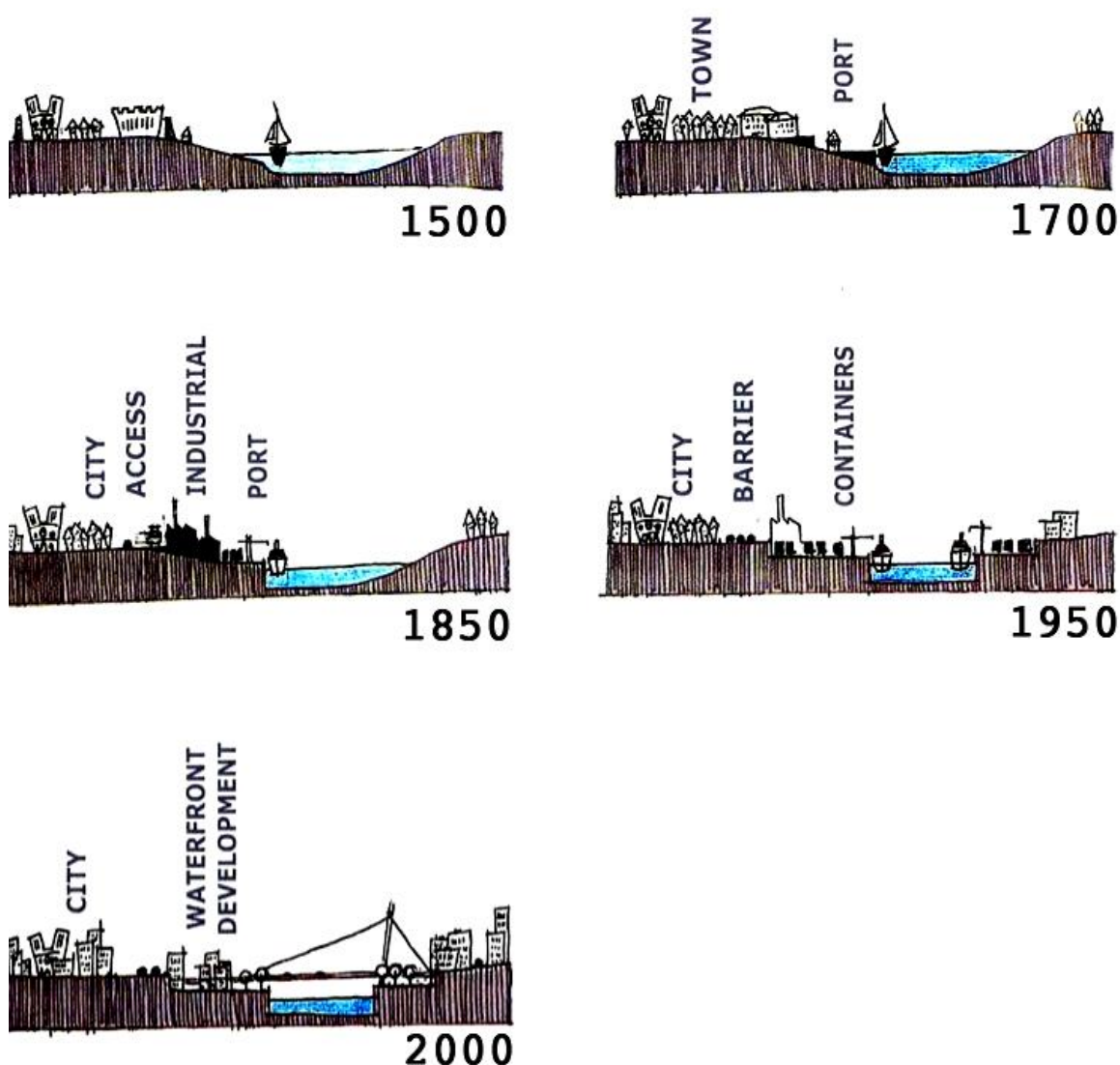


Ilustração 1 – Esquema evolutivo da frente de água urbana (Garcia, s.d. p. 18)

As pesadas infraestruturas económicas e industriais próprias da cidade fordista – estaleiros navais, siderurgias, complexos petroquímicos, refinarias petrolíferas – assim como as grandes infraestruturas logísticas – as estações ferroviárias terminais, os portos alfandegários – entram em progressiva obsolescência económica e funcional, que só se resolveria através da sua reconversão ou realocização. (Portas, 1998, p.12)

A partir da segunda metade do século XX aconteceram inúmeras mudanças económicas associadas ao declínio das actividades industriais e portuárias que enfraqueceram ainda mais a relação da cidade com o meio aquático.

Vítor Matias Ferreira afirma que “se adoptarmos uma perspectiva histórica-cultural, verificamos que, ao longo dos tempos, a relação da cidade com as frentes de água tem sofrido alterações, próprias da dinâmica urbana”. (Ferreira, 1997, p. 76) Segundo o mesmo autor “a revolução do próprio processo de fabrico e as transformações ao nível das tecnologias de transportes marítimos e dos métodos de gestão que passaram por encontrar um meio de fácil acomodação e transporte de mercadorias – o contentor – e que ao mesmo tempo permitiu a (inter)modalidade, ou seja, a movimentação de mercadorias com uma autoridade e responsabilidade únicas, mas utilizando uma combinação de diversos transportes, tiveram como consequência uma progressiva degradação e desactivação ou realocização das antigas e pesadas estruturas industriais e portuárias. Tal situação gerou inúmeros «espaços devolutos»²⁵ que necessitaram de transformações urbanísticas”. (Ferreira, 1997, p. 72-73)

Com o objectivo de regenerar/reconverter os “espaços devolutos” das frentes de água, anteriormente mencionado, a partir dos anos 60 do século XX, foram traçados alguns modelos de intervenção.

2.2. MODELO E ESTRATÉGIA

2.2.1. MODELO AMERICANO

O primeiro modelo de intervenção, designado por diversos autores como “Modelo Americano”, surgiu a partir da segunda metade dos anos cinquenta do século XX, nos Estados Unidos da América. Este modelo de intervenção para as *waterfronts* assentava numa ocupação monofuncional dedicada aos equipamentos de lazer, turismo, recreio e desporto. Mann em 1988, citado por Ana Stevens, apresentou as dez tendências que estão na origem do movimento de reabilitação de frentes de água nos Estados Unidos da América e que passamos a enumerar:

“1. Oferta de grande diversidade de usos;

²⁵ Definidos como áreas desprovidas de funções e usos que perderam a sua fisionomia através de um enfraquecimento da relação entre o aspecto físico, a história da cidade e o carácter social das actividades e dos habitantes. (Ferreira, 1997, p.81)

2. Forte procura do público de margens livres e acessíveis;
3. Afastamento das infra-estruturas viárias e substituição por usos pedonais;
4. Recuperação de margens de pequenos cursos de água e canais;
5. Recuperação de património cultural e histórico;
6. Criação de espaços públicos de carácter comercial;
7. Sítios de exposições e eventos culturais;
8. Locais de instalação de elementos artísticos;
9. Oportunidade para realização de festivais e outros acontecimentos artísticos;
10. Promoção de regulação urbanística”. (Estevens, 2009, p. 3-4)

Nos anos 50 do século XX, as dez tendências anteriormente mencionadas, deram origem, à reconversão do porto da cidade de Baltimore (Inner Harbour), que se tornou “num projecto pioneiro e referencial para todas as grandes operações urbanísticas em frentes de água, ligadas à temática da promoção do lazer, do turismo cultural e do terciário avançado”. (Portas, 1998, p. 32) Por esta altura foi traçado o plano Inner Harbour com os seguintes princípios:

- necessidade de considerar a água como elemento de interesse público;
- os investimentos foram direccionados para a construção de novos ancoradouros, passeios e esplanadas que ligariam às diferentes áreas de uso recreativo (campos de jogos, elementos para divertimento das crianças, zonas verdes), todas elas abertas ao público;
- introdução de mais de vinte e cinco atracções na área de intervenção, tais como o Maryland Science Center (planetário), restaurantes, lojas e cais de atracagem de navios de carácter temático;
- criação de novas atracções relacionadas com a água, tais como uma nova marina, cais para atracagem de navios de recreio na baía e outros navios de longo curso, uma doca para alugar pequenas embarcações e exposições de antigos navios de guerra (museu ao ar livre). (Guimarães, 2006, p. 205)

Na mesma altura a cidade de São Francisco também implementou um dos primeiros projectos de regeneração, na sua frente de água, seguindo este modelo de intervenção.

2.2.2. MODELO EUROPEU, ASIÁTICO E AUSTRALIANO

O segundo modelo, desenvolvido no final da década de 60 início de 70, foi a repercussão do esquema anteriormente descrito (Modelo Americano) sustentado na fixação do terciário/negócios. Difundindo-se inicialmente para o continente Europeu “através da operação de renovação urbana das Liverpool Docklands, tendo continuidade no início dos anos oitenta com a operação paradigma da London Docklands Development Corporation (LDDC), a primeira de várias operações de reconversão dos extensos terrenos libertados pela indústria naval da cidade Londrina. Sendo que este processo viria a “prolongar-se” para o Continente Asiático e para o Continente Australiano.

Nos anos 80 surge o terceiro modelo de intervenção, que de acordo com Miguel Branco Teixeira (1999) consistia numa “[...] estratégia global de regeneração de maneira a dinamizar o meio urbano”. (Machado, 2006, p. 48) Este terceiro modelo poder-se-á, segundo o urbanista Nuno Portas citado por Cláudia Sisti, estruturar em três gerações de projectos: a primeira geração dedicada ao Património (anos 80); a segunda geração dedicada aos Eventos (anos 90) e a terceira geração dedicada às Infra-estruturas (início do século XXI). (Sisti, 2009, p. 12)

Nesta fase, a *waterfront* de uma cidade era vista como sendo um autêntico “[...] laboratório experimental de novos conceitos urbanos, em particular na concepção de novos espaços públicos”. (Machado, 2006, p. 49) Por esta altura a estratégia passava pela requalificação urbana sustentada pelos eventos ditos ocasionais. Muitos desses eventos ocasionais foram dedicados aos desportos náuticos. Exemplo disso mesmo temos a cidade de Barcelona que recebeu os Jogos Olímpicos, a cidade de Vigo que regenerou a sua *waterfront* e acolheu a Volvo Ocean Race e a cidade de Valência que reconverteu parte do seu porto comercial com o propósito de acolher a America's Cup. Temas que serão desenvolvidos no capítulo número três.

2.3. MODELO E ESPAÇO

Os Estados Unidos da América foram os pioneiros nas regenerações das *waterfronts*. Para além das tendências e princípios anteriormente descritos (páginas 28-30), algumas cidades contemplaram, no início dos anos 80 do século XX, o desenho de diversos espaços arquitectónicos com a capacidade para a realização e organização de eventos náuticos de classe mundial. Exemplos disso mesmo são os casos das cidades de Baltimore e São Francisco.

2.3.1. BALTIMORE: HARBORPLACE



Ilustração 2 – Harbourplace, Inner Harbour, Baltimore, Benjamin Thompon, 1980 ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)

Seguindo as premissas delineadas pelo “modelo americano”, surgiu em 1980 o projecto para o Harborplace. Localizado na Cidade de Baltimore mais concretamente no Inner Harbour este projecto foi desenhado por Benjamin Thompson. Situado num dos cantos da baía, era formado por dois edifícios construídos de raiz, de dois pisos e 16 mil metros quadrados, que concretizavam ao mesmo tempo uma frente para a Água e outra para Terra, tentando retratar a velha tradição do porto através da introdução de comércio, restaurantes, cais para ancoragem de navios (visitas à baía e

serviços de *ferry*), clube náutico e estruturas para a observação de corridas e regatas. Os dois edifícios disponham de coberturas oxidadas de cor verde, situando-se perpendicularmente entre si e formando um corredor aberto entre a cidade e a água. Foi considerado o primeiro Festival Market, juntando, no mesmo local, espaços de comércio, cultura, lazer e actividades recreativas (e desportivas), que funcionavam em pleno nos doze meses do ano. (Guimarães, 2006, p. 206)



Ilustração 3 – Usos espaciais para o Harbourplace, Inner Harbour, Baltimore, Benjamin Thompon, 1980 ([Adaptado a partir de:] Guimarães, 2014, p. 204-205)

2.3.2. SÃO FRANCISCO: “PIER’S” - MIX DE USOS RECREATIVOS

Pier - [...] “molhe. [...] cais flutuante, ponte de desembarque” in Michaelis Dicionário Ilustrado, Inglês - Português, 29ª edição, Vol. II, p.716 (Guimarães, 2006, p. 26)

Outro dos exemplos pioneiros das regenerações das frentes de água é a cidade de São Francisco. Desde os anos 60 que a cidade tem vindo a elaborar sucessivos planos de intervenção na sua frente de água. Das quais se destacam as intervenções elaboradas nos diversos “Pier’s” pré-existentes.

Para o Pier 39 foram previstos espaços dedicados aos usos comerciais e recreativos, e no Pier 45 foram introduzidas várias unidades museológicas para os ancoradouros e

para os antigos armazéns. Foram ainda previstos diversos terminais para táxis de água e marinas para a atracagem de barcos de recreio para ambos os Pier's.

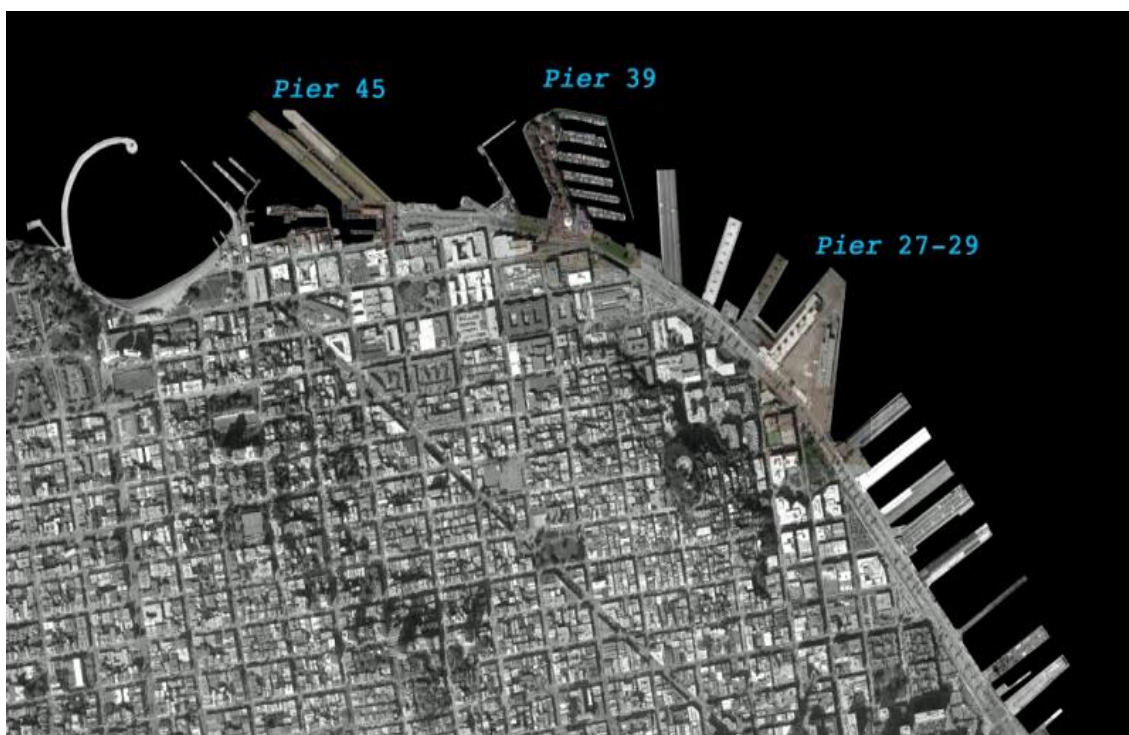


Ilustração 4 – Pier's 45; 39; 27-29, São Francisco ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)

Mais recentemente foi desenhado para o Pier 27 um terminal de cruzeiros e diversas infra-estruturas desportivas de carácter náutico para embarcações à vela. A Baía de São Francisco é um local icónico para as competições de vela desportiva. O seu campo de regatas é considerado pelos especialistas como sendo um dos melhores locais para a prática de vela em todo mundo e contém ventos e correntes incríveis que os velejadores tanto apreciam. Posto isto, recentemente o Pier 27-29 foi o palco eleito para acolher a prova mais importante de vela à escala mundial - a America's Cup.

Assim como nos Estados Unidos da América, foram elaborados vários planos estratégicos com vista a regenerar as frentes de água de algumas cidades localizadas na Península Ibérica com o intuito de acolherem inúmeros eventos náuticos de classe mundial que atraíram e atraem verdadeiras multidões. Alguns desses eventos e cidades são:

- os Jogos Olímpicos de 1992 (vela olímpica) realizados em Barcelona;
- a regata transoceânica Volvo Ocean Race (VOR) de 2005 realizada na cidade Vigo;

- a America's Cup - prova de vela mais importante do mundo - que se realizou na cidade de Valência nos anos de 2007 e 2010;
- o campeonato do Mundo de Vela (2007) e a America's Cup World Series (2011) ambas realizadas na vila de Cascais (em Agosto de 2011, Cascais recebeu a regata inaugural da Campeonato Mundial da Taça América - America's Cup World Series (AC WS). Cascais foi a vila anfitriã da primeira série de um circuito de oito regatas. O circuito da AC WS antecede a mais prestigiada prova de Vela a America's Cup.)
- e a regata transoceânica Volvo Ocean Race (VOR) realizada na cidade de Lisboa no ano de 2012. (Lisboa que voltará a acolher em Março de 2015 na Doca de Pedrouços a Regata VOR)

Dos eventos anteriormente descritos surgem os desenhos de inúmeros espaços como: a Escola Municipal de Vela em Barcelona desenhado por Albert Puigdomènech; o Pavilhão Camper desenhado pelo arquitecto Shigeru Ban; o edifício panorâmico Veles y Vents dos arquitectos David Chipperfield e Firmín Vázquez e o Centro de Alto Rendimento de Vela do Clube Naval de Cascais.



Ilustração 5 – Centro de Alto Rendimento de Vela do Clube Naval de Cascais, Cascais, André Caiado, 2002 (Ilustração nossa, 2014)

No ano de 2002 foi projectado o Centro de Alto Rendimento de Vela do Clube Naval de Cascais (CNC). O edifício foi traçado pelo Arquitecto André Caiado - escritório de arquitectura Contacto Atlântico. O projecto deste clube naval segundo os seus autores “tem como objectivo a recuperação da dignidade e esplendor de um ponto privilegiado da vila de Cascais, que faz contraponto, através de um eixo pedonal, entre S. João do Estoril e a Marina de Cascais. Optou-se por recuperar o edifício principal envolvido em história, reconvertendo-se em charneira entre o mar e a cidade”. O edifício apresenta uma área de 8253 m2 e contemplou a construção de uma nova sede para o clube com novos espaços sociais, diversas salas de aulas, balneários, ginásio, restaurante, bar, recepção de embarcações e uma série de infra-estruturas que permitem organizar eventos de vela nacionais e internacionais.



Ilustração 6 – Centro de Alto Rendimento de Vela do Clube Naval de Cascais, Cascais, André Caiado, 2002 (Caiado, 2014)

3. NÁUTICA DESPORTIVA: MODELOS EM ESPANHA

CRITÉRIOS DE ESCOLHA DAS CIDADES

Inicialmente, foram escolhidas apenas cidades localizadas na Península Ibérica. Em primeiro lugar porque são inúmeras as cidades ibéricas que têm vindo a adoptar uma estratégia de regeneração para as frentes de água devolutas, com a perspectiva de melhorar a sua imagem e a qualidade de vida da população; em segundo para filtrar o nosso campo de leitura; e em terceiro para facilitar as deslocações aos locais em estudo.

Para além das razões anteriormente apontadas as escolhas devem-se também porque Portugal e Espanha acolheram inúmeros eventos náuticos de classe mundial nos últimos anos. Dos quais se destacam:

- os Jogos Olímpicos de Barcelona realizados em 1992,
- a America's Cup - prova de vela mais importante do mundo - que se realizou na cidade de Valência nos anos de 2007 e 2010;
- a America's Cup World Series realizada em Cascais no ano de 2011;
- e a regata transoceânica Volvo Ocean Race (VOR) realizada em Vigo no ano de 2005 e mais recentemente em Lisboa (2012).²⁶

Apesar das inúmeras visitas realizadas a diversas arquitecturas, desenvolvidas nas margens dos oceanos e rios da Península Ibérica, como são os casos da biblioteca municipal de Viana do Castelo, das piscinas das marés, da casa de chá na Leça da Palmeira (todos eles traçados pelo arquitecto Álvaro Siza), do Parque Verde do Mondego (idealizado por inúmeros arquitectos), e da magnífica praça elevada “entre catedrais” (projecto do arquitecto Alberto Campo Baeza), optou-se por estudar alguns dos espaços arquitectónicos, dedicadas aos eventos da náutica desportiva, localizadas nas *waterfronts* das cidades de Barcelona, Vigo e Valência. As cidades visitadas e investigadas encontram-se representadas na ilustração número 7.

²⁶ A cidade de Lisboa voltará a acolher em Março de 2015 na Doca de Pedrouços a Regata VOR.



Ilustração 7 – Península Ibérica - Localização das cidades estudadas/visitadas ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)

VELA DESPORTIVA

Antes de iniciar o estudo das cidades de Barcelona, Vigo e Valência teremos que elaborar uma reflexão, ainda que resumida, em torno da vela desportiva. Utilizando a linguagem náutica teremos que “aparelhar a embarcação”.

“A introdução do desporto no quotidiano da nossa sociedade foi um factor que teve grande importância na redescoberta colectiva do mar”. (Rei, 2007, p. 116) A vela é um desporto náutico em que as embarcações se deslocam na água através da força do vento. Na vela há três tipos de competições, as junto à linha de costa, que também podem decorrer em lagos e as oceânicas das quais iremos dar principal destaque. Grande parte dos desportos náuticos tiveram origem no mundo do trabalho, ou em desafios entre marinheiros para demonstrarem as suas capacidades. Como tal, as primeiras embarcações à vela recreativas e desportivas surgiram nos inícios do século

XVII, por mão dos comerciantes e dos nobres dinamarqueses. Mas foi em 1851 aquando da realização da primeira competição de vela de todos os tempos – *América's Cup* – que este desporto começa a obter um maior prestígio. A história da *América's Cup* tem início quando uma única embarcação, o *America*, aceitou e venceu o desafio de competir contra quinze veleiros ingleses numa corrida à volta da ilha de Wigth, denominada Humdred Guineas Cup. O nome desta embarcação vencedora deu origem, à hoje denominada *America's Cup*, a regata de vela mais importante do calendário internacional.



Ilustração 8 – The Yacht 'America' Winning the International Race. Fitz Hugh Lane, 1851 (Lane, 1851)

Ao falarmos da vela de competição teremos que falar obviamente dos Jogos Olímpicos. A Vela foi introduzida nos Jogos Olímpicos no princípio do século XX e actualmente é um dos desportos olímpicos mais competitivos no panorama desportivo. Outra das provas com maior importância a nível mundial é a Volvo Ocean Race (VOR). A Volvo Ocean Race é a maior regata transoceânica do mundo, ocorre de

quatro em quatro anos, tem a duração de nove meses e inclui a passagem por diferentes continentes em diferentes cidades mundiais.

A MINHA EXPERIÊNCIA NÁUTICA DESPORTIVA

Com o intuito de perceber quais são as necessidades dos praticantes da náutica desportiva, recentemente estive a bordo de uma embarcação de regata Swedish Match 40, onde aprendi as técnicas básicas da vela de competição sob a orientação de um velejador profissional e realizei em conjunto com alguns companheiros de trabalho uma regata em Tróia (Ilustração 9).

O circuito Swedish Match Tour é o principal campeonato mundial de vela profissional da categoria Match Racing. Dadas as semelhanças - em termos de regulamento geral e formato competitivo - com a Taça América, o Swedish Match Tour constitui uma base de treino ideal para esta última competição. Embora as grandes embarcações sejam mais mediáticas é em veleiros mais pequenos que as tripulações melhor conseguem evoluir certas técnicas, a par da estratégia.



Ilustração 9 – Regata “Learning by Sailing” em Tróia (Ilustração nossa, 2014)

3.1. MODELO BARCELONA

3.1.1. MODELO E TEMPO

Situada em pleno Oceano Mediterrâneo a cidade de Barcelona foi, em tempos, alvo de inúmeros ataques por terra e mar. Razão pela qual se encontrou por diversas vezes, ao longo da sua história, encerrada entre muralhas. A frente marítima da Barcelona Medieval resumia-se à praia e à sua pequena baía onde eram efectuadas as operações de transferência de mercadorias. Com o crescimento da população “a cidade desenvolve-se para sul e a sua articulação com a frente marítima inicia-se apenas no século XV, através da transformação de um sistema de linhas de água (ramblas) numa avenida e mais tarde em boulevards”. (Meyer, 1999, p. 125)

Outra das mudanças significativas foi a implementação do sistema de protecção militar nos pontos mais elevados da cidade. Com esta medida a frente marítima ficou mais desafogada, dando origem a novos espaços. Igualmente por razões de defesa de costa foi erguido na praia um molhe com o nome de Muralla del Mar, também este convertido em boulevard. Com o passar do tempo e por ser demasiado elevado em relação a linha de água, impossibilitando deste modo o transbordo das embarcações, o molhe posteriormente foi destruído dando origem a um aterro. (Guimarães, 2006, p. 35)

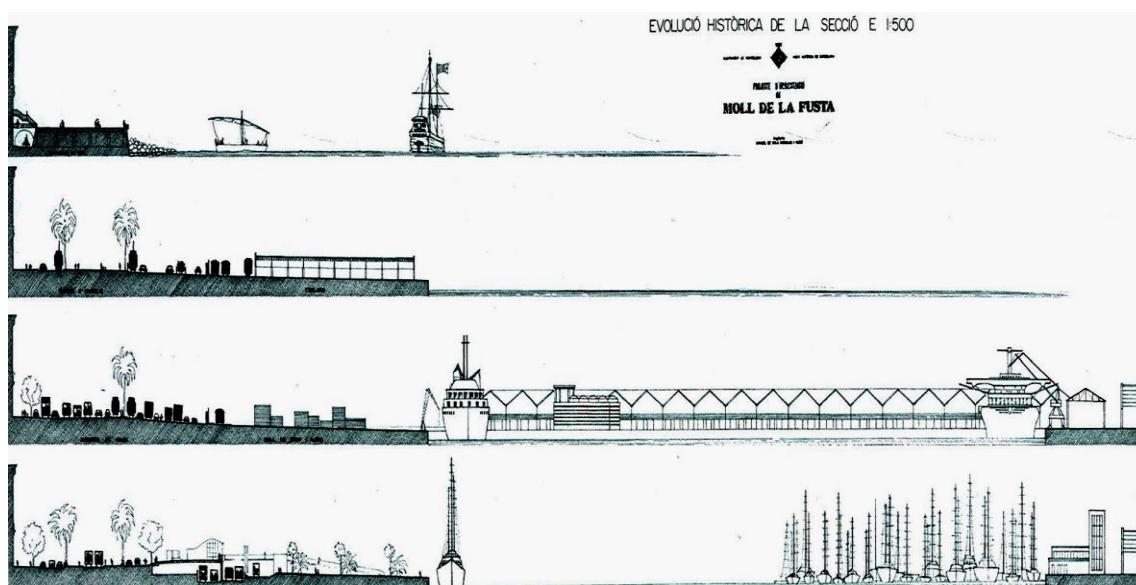


Ilustração 10 – Cortes transversais da frente portuária de Barcelona no período entre os séculos XVIII e XXI. (Garcia, p. 112)

No século XVII, assiste-se a uma maior dinamização da frente de água de Barcelona através do aparecimento de inúmeros equipamentos de apoio referentes às actividades marítimas. Exemplo disso mesmo é a ampliação do estaleiro Drassanes.

A “aproximação” da cidade de Barcelona até ao mar era uma prioridade. Neste sentido, no ano de 1859, foi traçado o Plano de Extensão Urbana (Plan de Ensanche) de Ildefonso Cerdá. O principal objectivo deste plano foi o de ampliar a área da cidade sobre uma métrica que introduzia uma nova visibilidade para as montanhas e para o mar, permitindo deste modo a extensão além dos limites da antiga muralha. As fortificações de Barceloneta e Montjuich deram lugar a parques, que serviram de remate ao Plano de Ildefonso Cerdá, nos quais se realizaram as exposições mundiais de 1888 e 1929. “A participação da cidade de Barcelona em eventos à escala mundial foi por diversas vezes aproveitada para investir na regeneração da cidade, primeiro em 1888 na Exposição Mundial, segundo em 1929 com a Exposição Internacional, em 1992 com a realização dos Jogos Olímpicos e já mais recentemente com a realização do Fòrum Universal de les Cultures 2004”. (Silva, 2012, p. 24)

3.1.2. MODELO E ESTRATÉGIA

Se trata, por lo tanto, de un modelo empírico que no parte de ambiciosas planificaciones tecnológicas, sino que se basa en intervenciones fragmentarias, en pequeñas y medias operaciones que estratégicamente van recomponiendo la ciudad a partir de los instrumentos del proyecto arquitectónico. (Montaner, 1992)

É a partir da última metade do século XX que começam a surgir as principais transformações na relação entre a frente marítima e a Cidade de Barcelona. Foi através do “Plan General Metropolitano (PGM) aprovado em 1976, que surgiu um novo ponto de partida no processo de planeamento para as zonas degradadas causadas, em grande medida, pela perda de indústria”. (Narciso, 2008, p.88) Nos anos 80 foram elaborados inúmeros projectos de intervenção, muitos deles traçados por arquitectos locais e equipas de jovens arquitectos sobe a orientação de Oriol Bohigas. A maior parte destas intervenções encontram-se localizadas estrategicamente em diferentes pontos da malha urbana da cidade e de maneira articulada com o objectivo de redesenhar a cidade. Segundo Jordi Borja e Zaida Muxi (2003), “a estratégia assentava numa série de acções, entre as quais se destaca a criação de parques urbanos, passeios e a reconversão e reabilitação dos portos”. (Narciso, 2008, p.86)

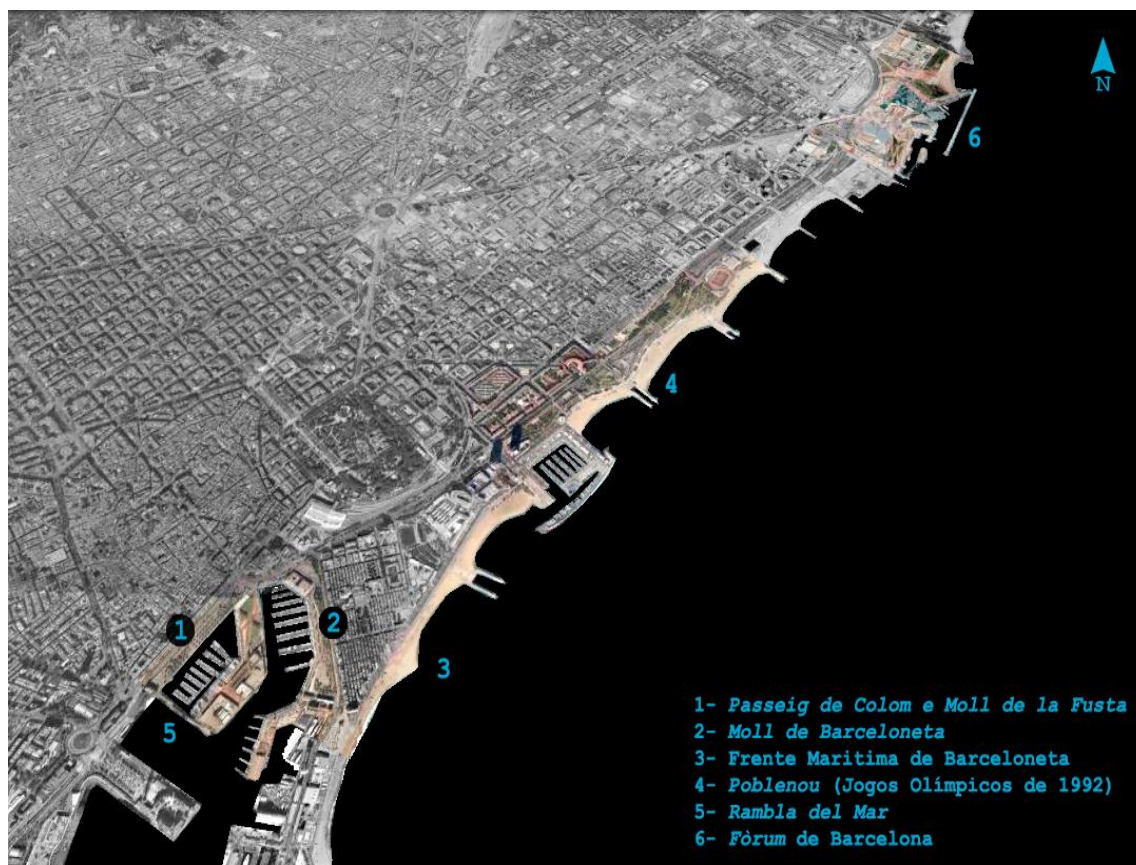


Ilustração 11 – Panorâmica geral da cidade de Barcelona – Projectos de intervenção ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)

Um dos exemplos mais significativos da estratégia adoptada para a frente marítima de Barcelona talvez seja o conjunto de espaços construídos na remodelação do Port Vell, que inclui o Passeig de Colom e Moll de la Fusta, Moll de la Barceloneta e a Rambla del Mar. Nos anos sessenta, com o gradual crescimento do uso automóvel, a “barreira” entre o centro histórico da cidade de Barcelona e o porto torna-se cada vez mais acentuada. No sentido de (r)estabelecer as ligações entre a malha histórica da cidade e a sua frente marítima, e de maneira a otimizar a circulação longitudinal das viaturas foi projectado, em 1980, pelo arquitecto Manuel de Sòla-Morales, o Passeig de Colom e Moll de la Fusta. A proposta do Passeig de Colom e o Moll de la Fusta, implementada no ano de 1987, mostrou-se crucial no processo de regeneração do Port Vell. O projecto contemplou o restabelecimento da continuidade entre o Bairro Gótico e a frente marítima dando prioridade ao uso pedonal. A solução passou pela alteração da topografia do terreno, no qual resultou uma espécie de varanda/passeio marítimo, que por um lado faz a articulação entre o bairro histórico ao mar, e, efectua a separação do trânsito em dois níveis – ao nível local (superfície) e ao de nível regional (subterrâneo) – de maneira a reduzir o impacto da circulação rodoviária.

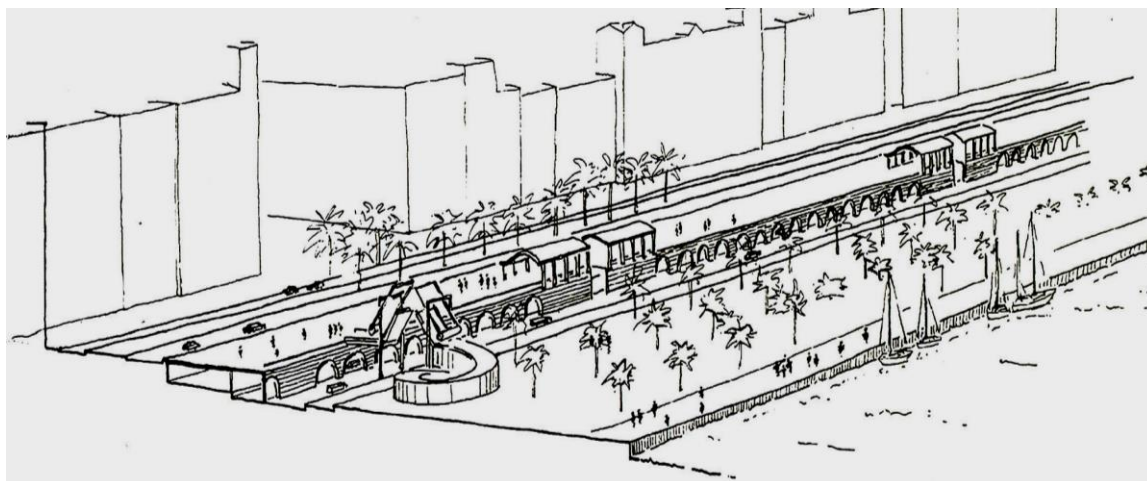


Ilustração 12 – Axonometria para a área do antigo porto industrial de Barcelona, Sòla-Morales, 1987 (Garcia, p. 111)

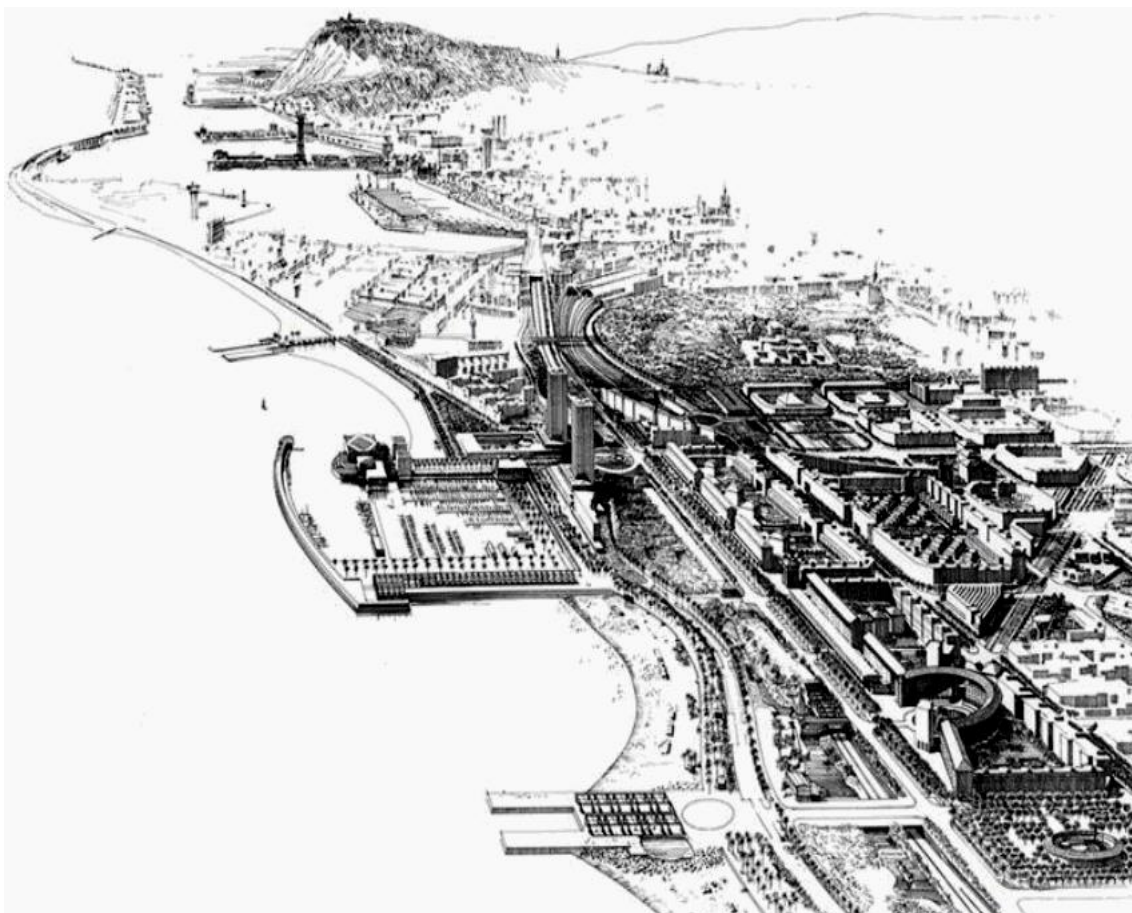
Da mesma maneira que a intervenção do Passeig de Colom e o Moll de la Fusta restabelecem a continuidade física e visual entre a malha urbana e a frente marítima, a intervenção da Rambla del Mar, elaborada pelos arquitectos Albert Viaplana e Helio Piñón (1990/95) previu essa mesma continuidade. Poder-se-á ler este projecto de cinco modos diferentes. São eles: como um passeio pedonal “palafítico” que estabelece as ligações entre o Portal de la Pau e o Muelle d’Espanya (local onde se encontra o centro comercial Maremagnum); como um cais onde inúmeras embarcações podem acostar; como “praças de água” equipadas com diferentes elementos de mobiliário urbano (tais como bancos e corta-ventos); como uma ponte basculante que permite a entrada e saída das embarcações e como um molhe que organiza e define um dos limites do Port-Vell.



Ilustração 13 – Vista geral da Rambla del Mar (Barcelona), Albert Viaplana e Helio Piñón, 1995 (Ilustração nossa, 2014)

JOGOS OLÍMPICOS DE 1992

Mas é em 1986, ano em que Barcelona foi a cidade eleita para acolher as Olimpíadas de 1992, que muitas intervenções começaram a ser implementadas. Com a aprovação em 1987 do Plan de Costes (Plano da Costa)²⁷ surgiu a possibilidade de (re)qualificar a frente marítima que por esta altura se encontrava completamente degradada. Uma das zonas mais importantes da requalificação foi a antiga área portuária que deu lugar à Vila Olímpica e ao Porto Olímpico. Com uma área total de setenta hectares o Plano Geral da Vila Olímpica, traçado pelo arquitecto espanhol Oriol Bohigas, foi implementado sobre as antigas instalações industriais e portuárias de Poblenou. A estratégia adoptada passou pela “construção de um nova centralidade urbana constituída por um novo centro financeiro e empresarial²⁸ que para além de contemplar a Vila Olímpica²⁹ o plano previu a construção do Parc del Litoral (com uma área de 107200m²) e o Port Olímpic”. (Bohigas [et al.], 1991)



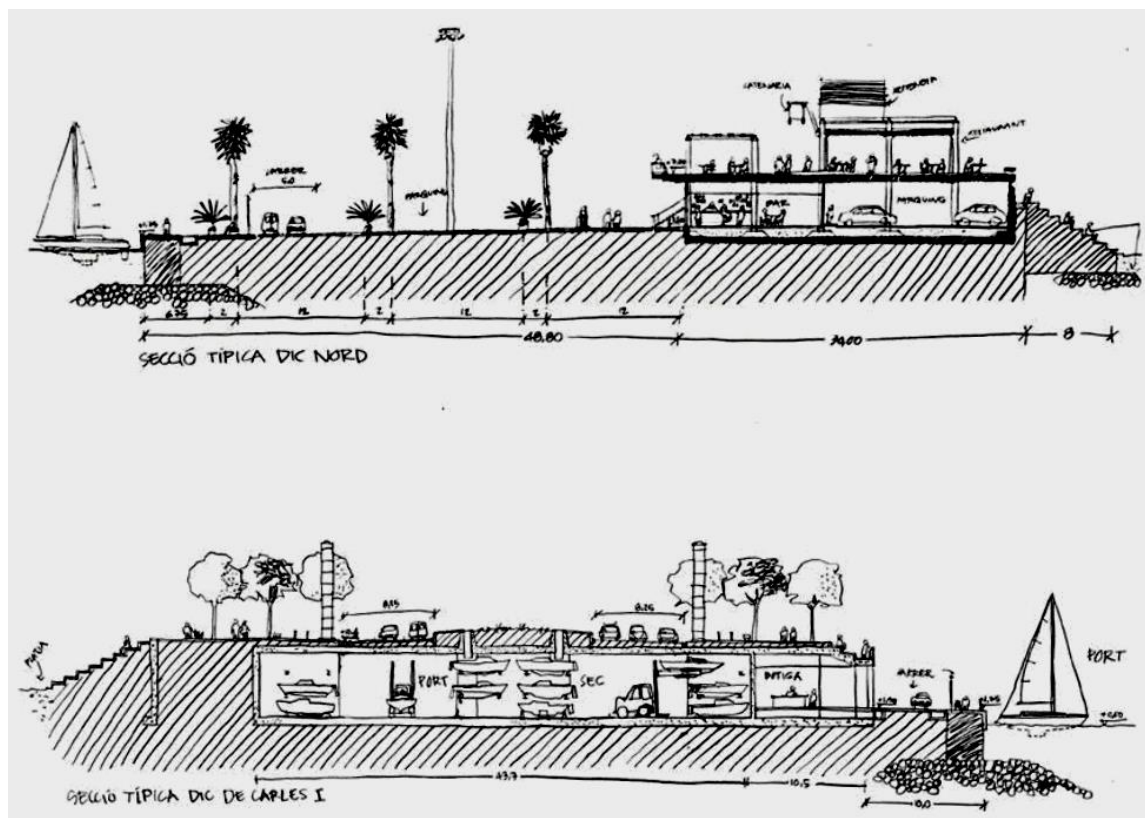
²⁷ (Narciso, 2008, p.90).

²⁸ “Nesta zona encontramos edifícios de escritórios, universidades, bibliotecas, e um centro de saúde”.

²⁹ “Onde foram projectadas 2500 habitações com o intuito de hospedar todos os atletas”.

Ilustração 14 – Axonometria do Plano da Vila Olímpica (Barcelona), Oriol Bohigas, 1991 (Bohigas [et al.], 1991)

O Port Olímpic revela-se uma infraestrutura importante, no contexto urbano, uma vez que estabelece o prolongamento do passeio marítimo e da malha urbana. Da autoria do arquitecto Oriol Bohigas, em conjunto com Josep Martorell, David Mackay e Albert Puigdomènech (MBM - Arquitectos), esta Marina tinha como objectivo de acolher as embarcações das diferentes classes de vela por altura dos jogos olímpicos de 1992, bem como possibilitar a utilização urbana lúdica por parte dos visitantes.

**Ilustração 15** – Cortes transversais do Porto Olímpico de Barcelona, Albert Puigdomènech, 1991 (Bohigas [et al.], 1991)

Apresentando uma área de 130000m², esta marina estrutura-se em dois níveis: ao nível superior, desenvolve-se o passeio marítimo, onde podemos encontrar bares, restaurantes, discotecas e lojas (muitas delas dedicadas à náutica), e ao nível inferior, encontram-se as infra-estruturas e equipamentos que estão directamente ligadas à actividade náutica, como são os casos das oficinas para as reparações das embarcações, uma gasolinera, estacionamento, o edifício da capitania do Porto Olímpico e inúmeros clubes náuticos dos quais se destaca o edifício da Escola Municipal de Vela. (Bohigas [et al.], 1991)

O edifício da Escola Municipal de Vela, desenhado por Albert Puigdomènech encontra-se completamente integrado no final do molhe nascente, da marina do porto olímpico,

e é um equipamento importante para a prática e desenvolvimento de actividades ligadas à náutica desportiva. Este edifício é "coroado" com 24 pirâmides que resolvem os problemas da iluminação, ventilação e protecção marítima.



Ilustração 16 – Escola Municipal de Vela - Porto Olímpico de Barcelona, Albert Puigdomènech, 1991 (Bohigas [et al.], 1991)

A planta do edifício estrutura-se em duas alas. Uma dedicada à zona do secretariado, auditório, salas de aulas e zona dos balneários, e, outra dedicada ao armazenamento e preparação das embarcações com estreita ligação à água, uma vez que se encontra articulada com uma espécie de praça/rampa de varadouro.

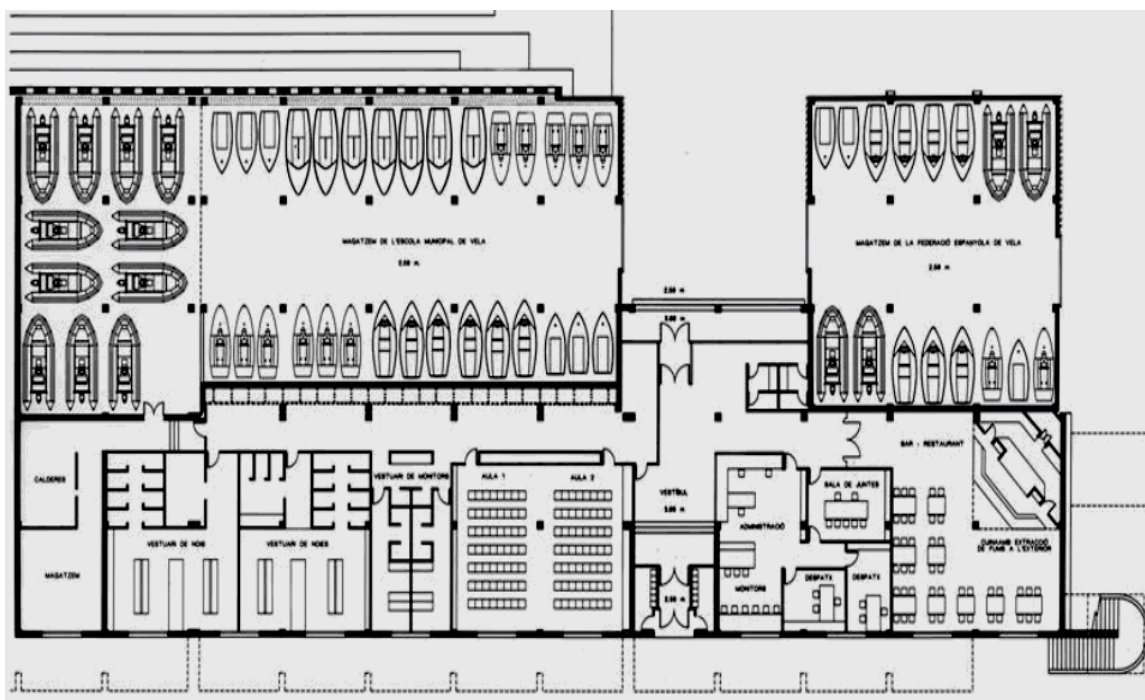


Ilustração 17 – Planta do Edifício da Escola Municipal de Vela. Usos e relação com a água (Barcelona), Albert Puigdomènech, 1991 (Bohigas [et al.], 1991)

FÒRUM UNIVERSAL DE LES CULTURES 2004

Depois da Vila Olímpica de 1992, foi inaugurado em 2004 o Fòrum Universal de les Cultures. A eleição da cidade de Barcelona para receber o Fórum 2004, dedicado à celebração de um evento sobre Cultura, Paz e Sustentabilidade, constituiu uma grande oportunidade na continuação do processo de regeneração da sua frente marítima. De acordo com Horácio Capel esta intervenção “iria ampliar a recuperação da frente litoral, associada ao restabelecimento ambiental de uma zona decadente junto da foz do Rio Bèsos, possibilitando a implantação de uma nova marina e edifícios de exposições e congressos”. (Queirós, 2010, p.10) A área de implantação faz fronteira com o final da Avenida Diagonal³⁰ e encontra-se no limite oriental da cidade, perto da foz do Rio Bèsos. O plano de intervenção para o Fórum 2004 tinha como grande ambição cerzir a malha urbana (projectada por Ildefons Cerdà, na metade do século XIX), prolongar a Avenida Diagonal e a Rambla Prim até ao mar e regenerar esta zona da cidade, onde se localizam duas centrais termoeléctricas e uma empresa de tratamento de resíduos sólidos. De acordo com Carla Alexandra Filipe Narciso esta intervenção pretendia “encerrar algo iniciado com as olimpíadas, dando-lhe uma vocação cultural e integrando ao mesmo tempo equipamentos ambientais situados no limite da cidade”. (Narciso, 2008, p. 20)

Com a transformação urbana da zona do Fórum das Culturas foram construídos novos espaços públicos de grande escala. Exemplo disso mesmo é a Esplanada do Fórum da autoria dos arquitectos José Antonio Martínez Lapeña e Elias Torres Tur. Esta Mega Praça, com cerca de dezassete hectares, para além de ser o prolongamento da Av. Diagonal até ao mar, serve de suporte aos edifícios do Fórum 2004, (projecto dos arquitectos Herzog & De Meuron) e ao Centro Internacional de Convenções e de Congressos de Barcelona (projectado pelo arquitecto Josep Luís Mateo).

No Fórum destacam-se ainda as áreas mais próximas do mar como são os casos do Parc De La Pau, o Parc dels Auditoris, a Zona de Banhos (praia artificial) e o Porto Desportivo do Fórum que irão ser desenvolvidos mais adiante.

³⁰ A Avenida Diagonal atravessa a malha urbana da cidade de Barcelona.

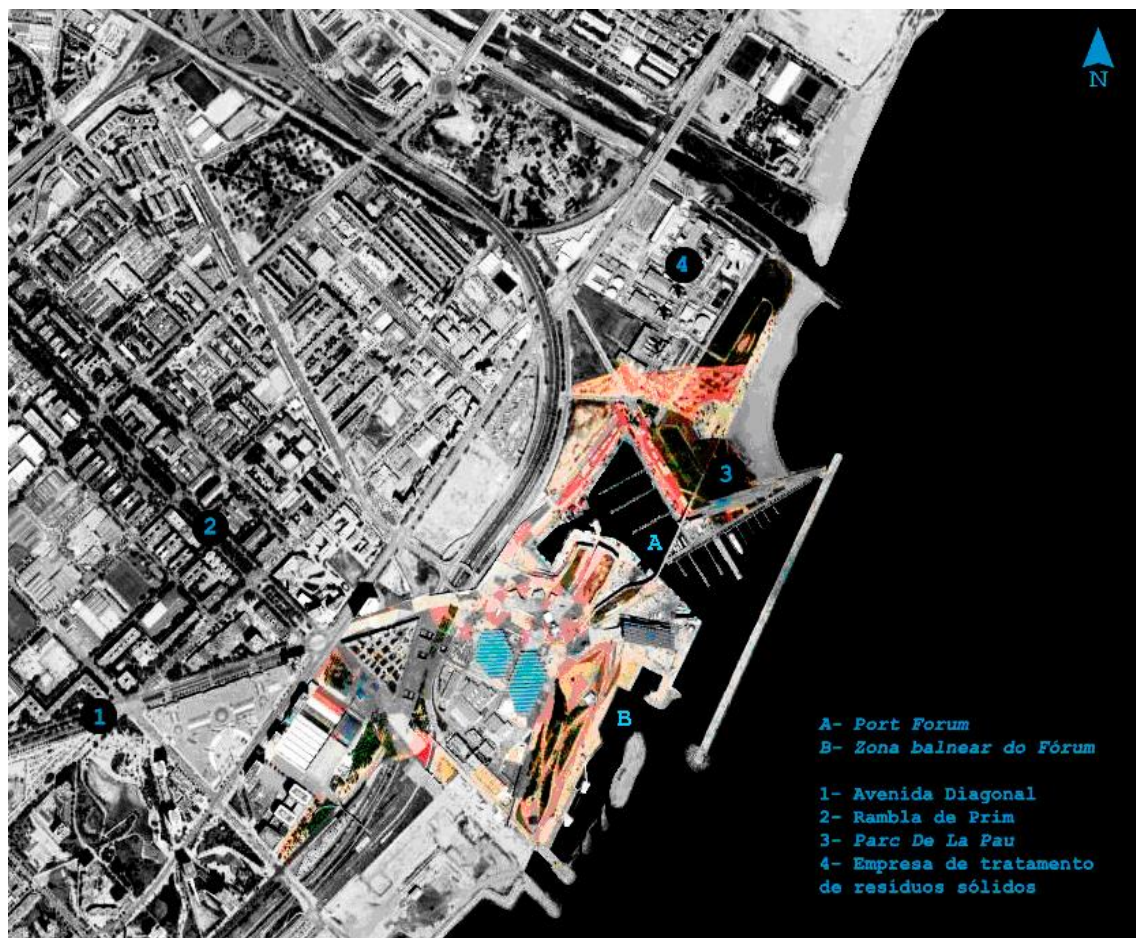


Ilustração 18 – Planta com a área de intervenção do Fòrum Universal de les Cultures 2004 (Barcelona) ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)



Ilustração 19 – Fotografia aérea sobre a área do Fòrum Universal de les Cultures 2004 (Barcelona) (Port Forum, 2010)

3.1.3. MODELO E ESPAÇO

PORT FÓRUM: O PORTO DESPORTIVO DO FÓRUM 2004 (A)

O Porto Desportivo do Fórum, localizado em Sant Adrià de Besós (Barcelona), foi projectado pela equipa dos arquitectos David Baena, Toni Casamor, Maria Taltavull, Manel Peribañez (BCM Arquitectes). O Porto Fórum está inserido numa área com cerca de 115000m² e foi construído entre 2002 e 2007. (Boena; Casamor, 2000-2007)

Tendo como principal função de acolher as actividades ligadas aos aspectos náuticos, portuários e urbanos, o projecto inicial previu a construção de novos edifícios, o tratamento do espaço público e a construção de duas marinas (a interior e a exterior) com um total de duzentos e cinco pontos de amarração. Sendo que a marina exterior terá a capacidade para receber embarcações até oitenta metros de comprimento.

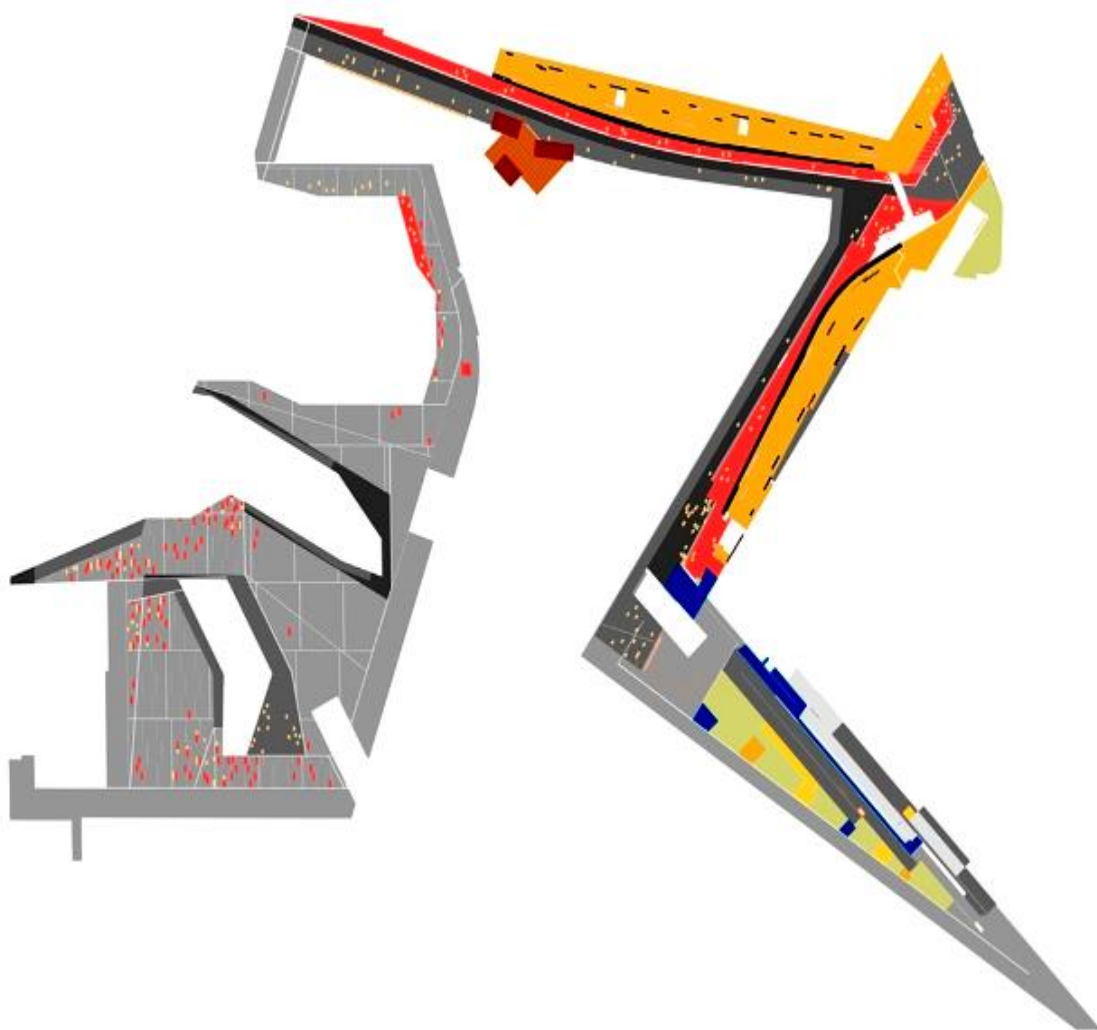


Ilustração 20 – Planta de coberturas do Porto Fórum 2004, (Barcelona) David Baena, Toni Casamor, 2007 (Boena; Casamor, 2007)

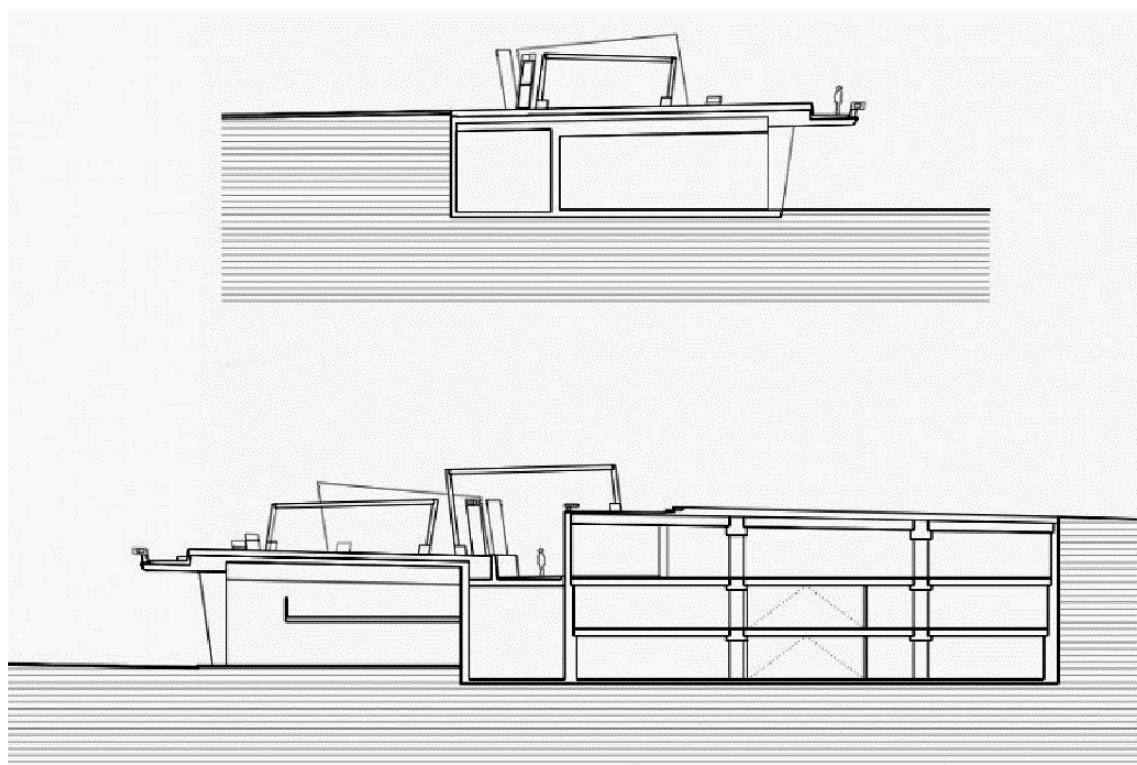


Ilustração 21 – Cortes transversais dos Edifício “Ronda” e Edifício “Parc” (Barcelona) David Baena, Toni Casamor, 2007 (Boena; Casamor, 2007)

Junto às margens da marina interior concentram-se de maneira discreta dois edifícios dedicados a lojas e escritórios da zona do Fórum. Com os nomes de Edifício “Ronda” e Edifício “Parc” (apresentando uma área de 22000m²) estes edifícios inicialmente foram construídos para receber as actividades ligadas ao Fórum das Culturas de 2004. As coberturas dos edifícios assumem-se como um grande espaço público, que serpenteia o plano de água, funcionando desta maneira como passeio marítimo elevado que estabelece a relação entre a marina interior e a zona envolvente. Houve a preocupação por parte dos arquitectos no desenho dos terraços dos edifícios, uma vez que tanto o mobiliário urbano, assim como as zonas de ventilação foram minimizados ao máximo. Exemplo disso mesmo foi a construção de elementos com a tripla função de banco, candeeiro e zona de ventilação. Nos pisos inferiores, existe ainda um parque de estacionamento com capacidade para 2000 automóveis. (Port Forum, 2010)

Ancorado à marina interior está o Edifício “Palafitos”. Composto por três prismas rectangulares em aço “corten” e assentes numa plataforma flutuante revestida a madeira. Construído para ser um restaurante-bar, este edifício, em contra ponto com os edifícios Ronda e Parc, assume-se quase como um elemento escultórico do Porto

Fórum. Colocados em aparente desordem os três volumes formam uma praça abrigada a flutuar sobre a água e com uma vista privilegiada sobre a entrada do porto.

Situado na marina exterior, temos o Edifício Mar que foi construído depois do evento e é composto por diversas rampas. Este equipamento encerra a marina exterior e facilita o acesso de embarcações entre terra e água. Num dos extremos do Edifício Mar está a Capitania do Porto Fórum que para além de ser o centro de controlo da navegação, também é ponto de informação ao cliente, zona de contratação de serviços ligados ao porto e área de gestão dos pontos de amarração.

O Porto Fórum conta ainda com zonas de escritórios, zonas de exposições de embarcações, oficinas, armazéns, vestiários para velejadores e parceiros, um clube náutico, zona de *travel lifts*³¹ e uma marina seca.

Implementada entre a marina interior e a marina exterior, sobre o porto desportivo, está a ponte pedonal que articula o parque urbano Parc De La Pau (dos arquitectos Iñaki Ábalos e Juan Herreros) e a praça principal do Fórum.

ZONA BALNEAR DO FÓRUM 2004 (B)

Projectada por Beth Galí - BB+GG arquitectos - a presente zona balnear situada no parque urbano do Fórum 2004 em Barcelona, em pleno Mar Mediterrâneo, funciona como uma praia completamente artificial.

Dispostos, em mar aberto, encontram-se inúmeros blocos de betão tipo “antifer” que, em conjunto com os pontões/ilha, revestidos a mármore branco, para além de exercerem diversas linhas defensivas em relação às ondas e correntes marítimas, definem várias zonas de banhos/náuticas. Na linha de costa existe uma plataforma inclinada revestida a madeira (definida por módulos de betão pré-fabricados em modo de espreguiçadeiras, bancos, zonas de chuveiro e zonas de acesso) que cumpre o papel de praia e o acesso à água. A maneira como estes elementos de contenção se encontram dispostos, proporcionam aos seus visitantes um mar de águas tranquilas, tornando-se deste modo uma alternativa às praias envolventes e um lugar ideal para a aprendizagem da náutica desportiva.

³¹ Gruas que movimentam as embarcações.



Ilustração 22 – Zona balnear do Fórum 2004 (Barcelona), Beth Galí, 2004 (Ilustração nossa, 2009)

Contíguas à praia artificial do Fórum foram desenhadas uma série de dunas, também elas artificiais, onde se encontra o Parc dels Auditoris projectado pelos arquitectos Alejandro Zaera-Polo e Farshid Moussavi (Foreign Office Architecture). Com uma área de sete hectares estas dunas para além de ocultarem os dois auditórios ao ar livre, (um com capacidade para oito mil pessoas e outro para três mil pessoas) contemplam uma série de espaços compostos por espécies arbóreas resistentes ao clima marítimo.

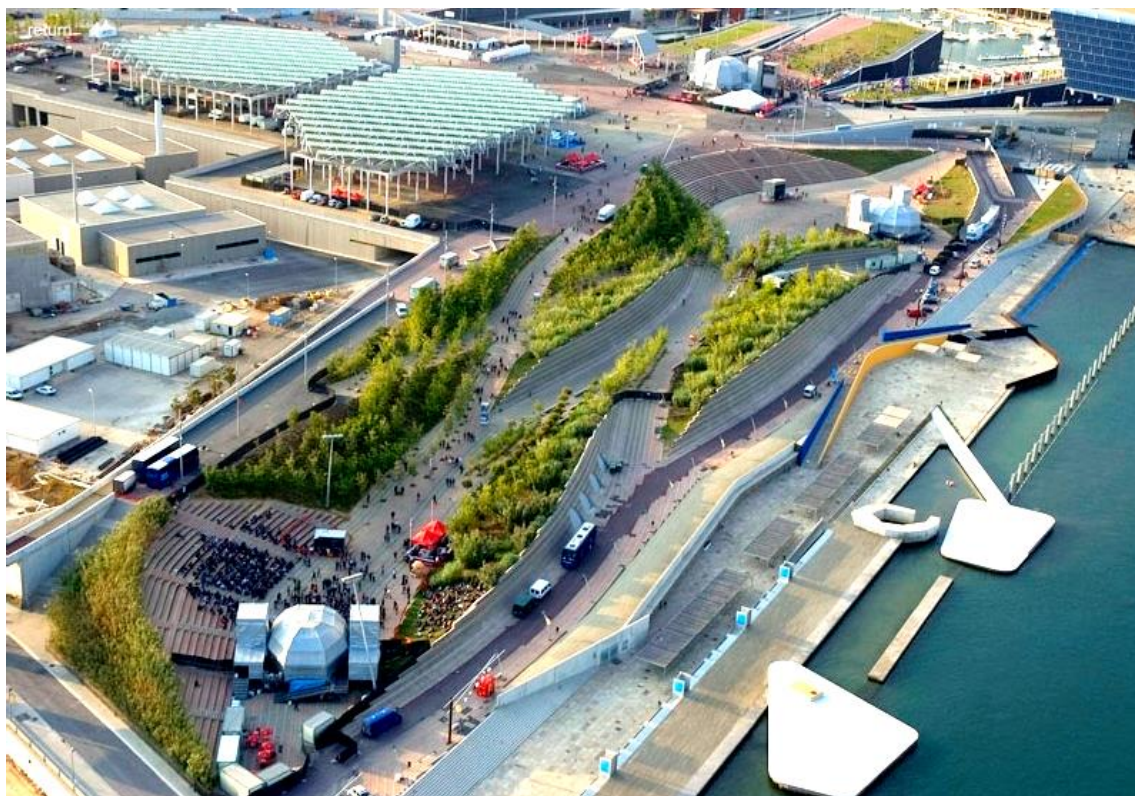


Ilustração 23 – Vista sobre do Parc dels Auditoris (Barcelona), Foreign Office Architecture, 2004 (Barbey, 2009)

PÉRGULA FOTOVOLTAICA DO FÓRUM 2004

A pérgula fotovoltaica do Fórum 2004 foi desenhada pelos arquitectos José Antonio Martínez Lapeña e Elias Torres Tur. Situada à boca de entrada do Porto Fórum, debruçada sobre o mar mediterrâneo, esta grande pérgula é um elemento que sinaliza a entrada para as duas marinas do Fórum. Funcionando como um ótimo miradouro da frente marítima do litoral barcelonês, a presente pérgula fotovoltaica foi construída no ano de 2004 e apresenta uma área de 4.500m². A estrutura da pérgula é composta por uma laje (que prolonga a praça principal do fórum até ao mar através de uma escadaria) e por quatro pilares de grande porte, com alturas compreendidas entre os vinte e dois e os quarenta e cinco metros, construídos em betão armado. Trata-se portanto do desenho de um enorme sistema de sombreamento que para além de originar uma sombra agradável em tempo de sol e calor, também procura captar o máximo de energia solar através do seu enorme plano fotovoltaico. O plano inclinado, com uma área de 3.700m², é composto por um conjunto de painéis fotovoltaico que apresentam uma inclinação de trinta e cinco graus orientados a sul, com uma capacidade de produzir energia para todo o complexo do Fórum e para cerca de mil habitações. (Accorci, [et al.], 2006, p. 60-64)



Ilustração 24 – Vista geral da pérgula fotovoltaica do Fórum 2004 (Barcelona), Antonio Martínez Lapeña e Elias Torres Tur, 2004 (Ilustração nossa, 2009)

CENTRO INTERNACIONAL DE ALTO RENDIMENTO DE VELA DA CATALUNHA

“A relação entre natureza e construção é decisiva na arquitectura”. (Siza, 2000, p. 17)

Com o grande objectivo de formar velejadores, para levá-los a atingir o estatuto olímpico e organizar eventos de nível internacional, foi alicerçado sob a estrutura da pérgula fotovoltaica do Fórum o programa para o Centro Internacional de Alto Rendimento de Vela da Catalunha. Projectado pela equipa³² de arquitectos Mestura-Arquitectos a estrutura da pérgula serve de “abrigo” ao novo edifício. As pré-existências de diversos elementos arquitectónicos, espaço público envolvente, infra-estruturas e a singularidade dos espaços a tratar foram determinantes na tomada de algumas decisões do projecto, por parte dos arquitectos responsáveis, para este Centro Internacional de Alto Rendimento que acolhe as federações catalãs de vela e actividades subaquáticas e ainda um *hostel*.

³² Orientada por Humbert Costas e Manuel Gómez.

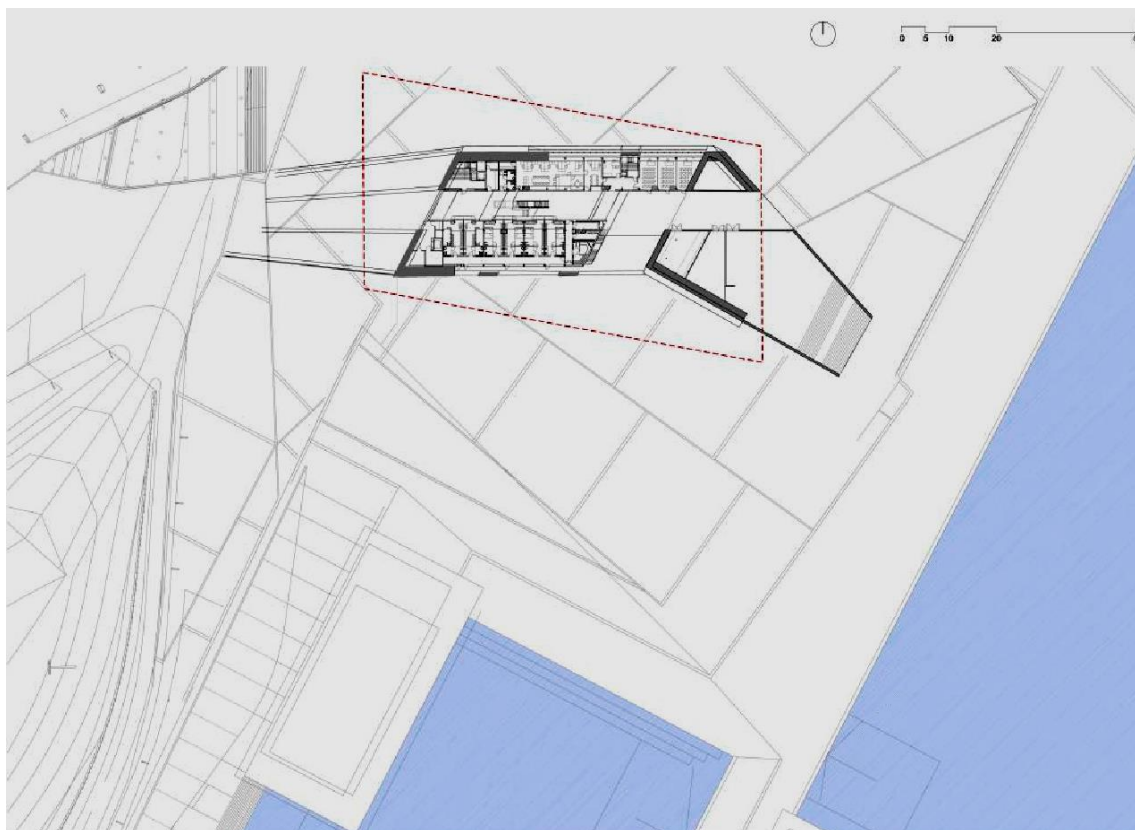


Ilustração 25 – Planta de implantação/piso inferior do Centro Internacional de Alto Rendimento de Vela da Catalunha (Barcelona), Mestura Arquitectos, 2010 (Costas [et al.], 2012)

A modo como a estrutura da pérgula fotovoltaica foi implementada no território (apresentando uma ligeira torção como revela a planta de implantação) define de maneira definitiva uma das praças de mar sugeridas por Beth Galí. Esta praça, que também serve de doca seca, é o elo de ligação entre o edifício do Centro de Alto Rendimento e o mar. Uma vez que junto a esta praça de água foram implementados um cais ancoradouro e uma rampa de varadouro de maneira a facilitar a transição entre a terra e o plano de água, onde as pessoas podem embarcar e desembarcar comodamente ou simplesmente dar um mergulho no mar. Para além da prática de vela são inúmeras as actividades que se desenvolvem ao redor do Centro Internacional de Alto Rendimento de Vela da Catalunha. Exemplos disso mesmo são as provas de natação em águas abertas, triatlo e windsurf, a prática de remo e as regatas de modelos de embarcações de vela telecomandados. Junto à fachada Sul, por debaixo da pérgula fotovoltaica, realizam-se concertos, espectáculos de dança, entregas de prémios, entre outras actividades.

A maneira desfasada como os pisos superiores estão sobrepostos para além de permitirem a entrada da luz natural em todo o edifício, originam diversos terraços com

vistas privilegiadas sobre a envolvente. Muito devido às condições solares adversas de Barcelona os arquitectos optaram por recuar os planos superiores, em relação à estrutura da pérgula, junto à fachada sul (Ilustração 26). Esta opção permitiu por um lado garantir o controlo solar dos espaços interiores tornando-os mais confortáveis com maior eficiência energética e proporcionar uma luminosidade adequada à actividade a que o espaço se destina.

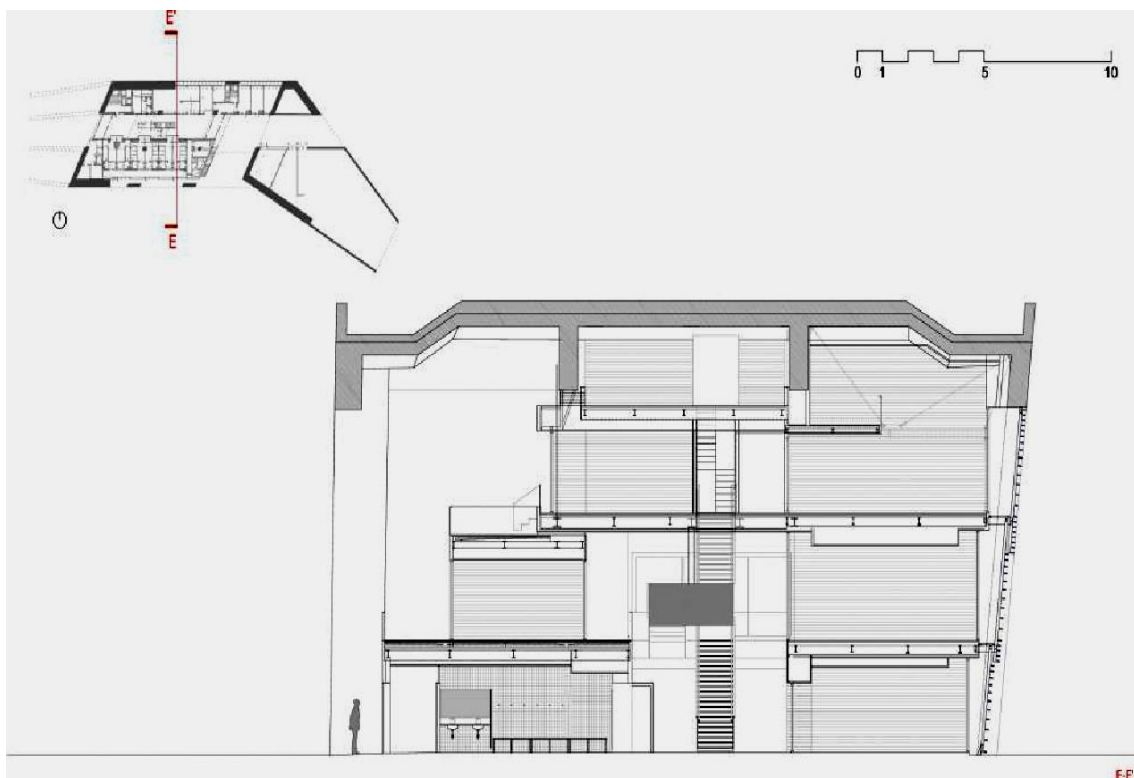


Ilustração 26 – Corte transversal do Centro Internacional de Alto Rendimento de Vela da Catalunha (Barcelona), Mestura Arquitectos, 2010 (Costas [et al.], 2012)

Pouco a pouco entra-se no edifício. A entrada principal do edifício, orientada a sul, localiza-se no átrio exterior com um pé-direito elevado e está protegida pela estrutura da pérgula fotovoltaica de maneira a “formar uma sequência, passo a passo, de áreas que ainda não são explicitamente o interior, mas, ao mesmo tempo, já são menos explicitamente públicas”. (Muga, 2005, p. 167) Como afirma Álvaro Siza Vieira “na travessia entre dentro e fora é necessário uma meditação, uma transição”. De acordo com o mesmo arquitecto existe “uma tradição riquíssima, de origem árabe que, [...] torna visível os espaços de transição, em que a luz muda até se perder na intimidade do interior.” (Siza, 2000, p. 45) Sobre a porta principal do Centro de Alto Rendimento foi erguida uma escada/pórtico que não só reforça esta ideia de espaço de transição, assim como sugere o acesso ao segundo piso (Ilustração 27).

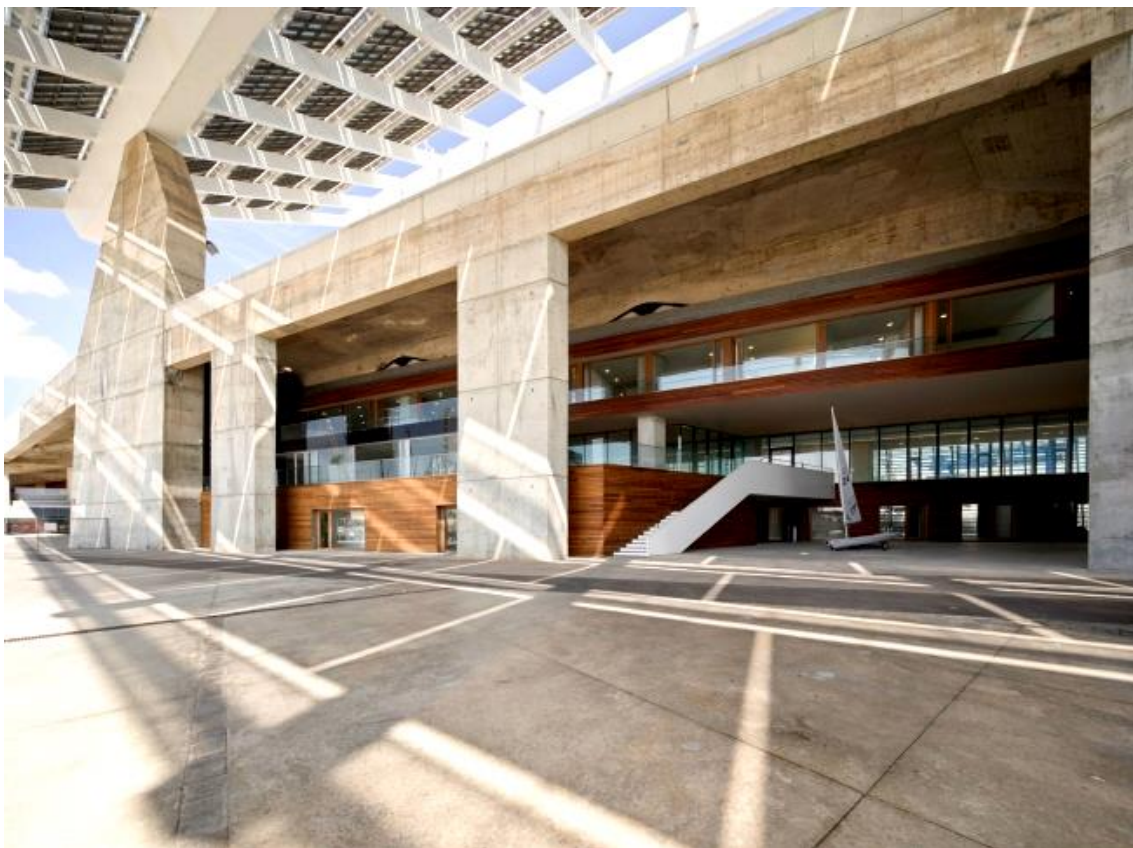


Ilustração 27 – Entrada principal do Centro Internacional de Alto Rendimento de Vela da Catalunha (Barcelona), Mestura Arquitectos, 2010 (Costas [et al.], 2012)

[...] a arquitectura não termina em ponto algum, vai do objecto ao espaço e, por consequência, à relação entre os espaços, até ao encontro com a natureza. (Siza, 2000, p. 31)

Apresentando uma área de 2.700m² este edifício é composto por quatro pisos. No piso térreo foram projectados, para além do átrio interior e da recepção do hostel, os espaços dedicados às diferentes actividades ligadas à aprendizagem da prática de vela. Como são os casos dos vestiários e balneários, dos escritórios e das salas de aulas. O átrio principal (Ilustração 28), espaço generoso dimensionado para os grandes eventos, tem num dos lados a área administrativa constituída por gabinetes e salas polivalentes, e no outro as restantes áreas dedicadas aos atletas. As áreas dedicadas aos atletas organizam-se em espaços apoiados por circulações nos sentidos longitudinal e transversal. Esta rede de circulação possibilita diferentes maneiras de gestão dos acessos, orientando o sentido de circulação em função dos cenários de utilização. A este nível, o edifício torna-se extremamente permeável para os seus utilizadores. Na medida em que os acessos aos vestiários e balneários podem ser efectuados tanto pelo interior como pelo exterior de maneira a facilitar o acesso

dos atletas entre a zona da recepção e a praça de água. As salas de aulas têm a particularidade de comunicarem directamente com o átrio exterior (Ilustração 27) (átrio esse que por sua vez se pode transformar numa espécie de doca seca coberta) permitindo por exemplo, a alunos e professores, desenvolverem aulas em contacto directo com as embarcações de maneira resguardada das condições climáticas adversas. (Costas [et al.], 2012)

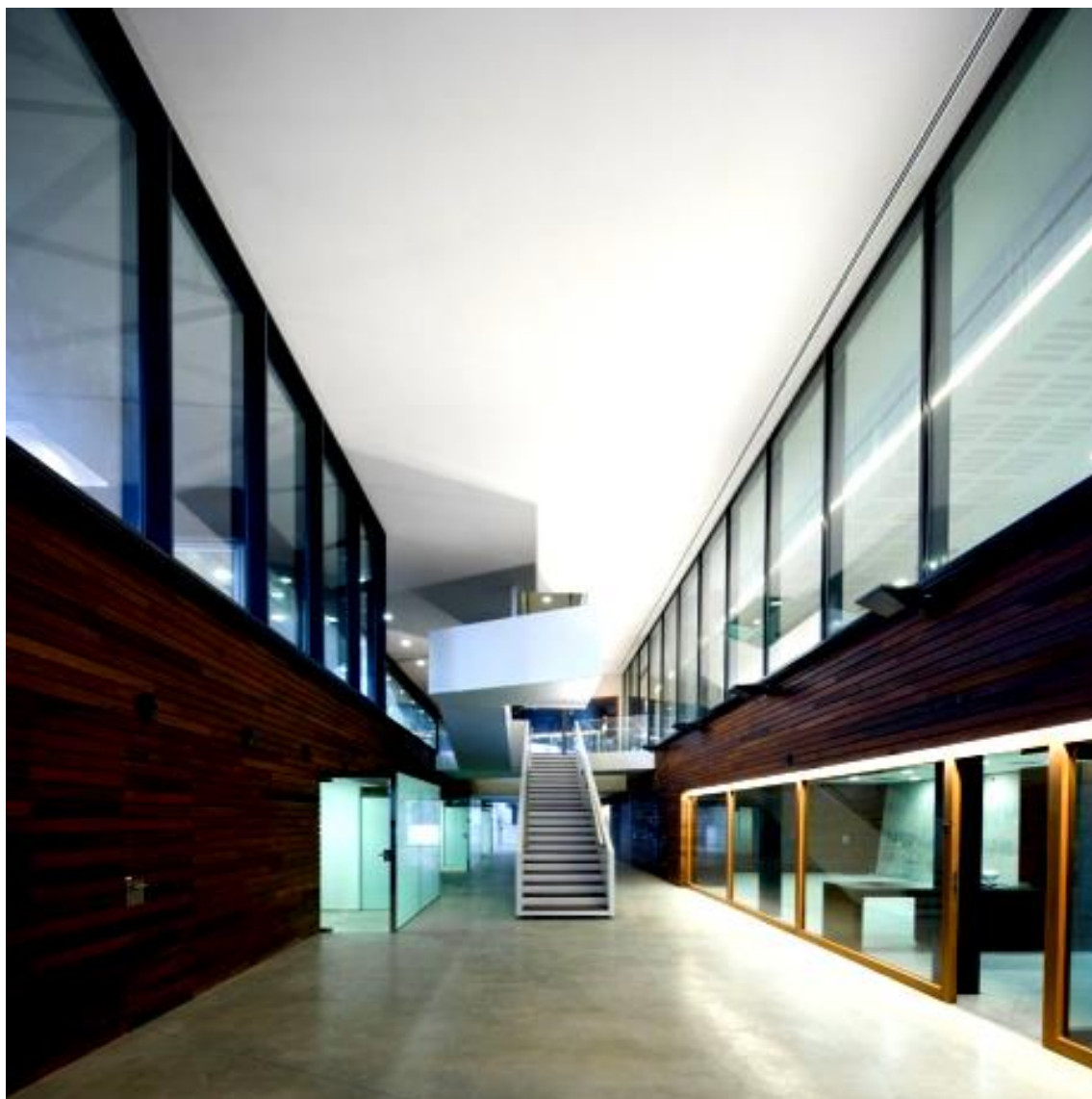


Ilustração 28 – Átrio principal do Centro Internacional de Alto Rendimento de Vela da Catalunha (Barcelona), Mestura Arquitectos, 2010 (Costas [et al.], 2012.)

A escada principal, elemento que se destaca no interior do edifício, localiza-se no átrio de entrada e permite as ligações aos diferentes níveis. O segundo piso, ao contrário do piso térreo, abre-se a sul, em direcção ao mar, através de grandes painéis de vidro que deixam entrar bastante luz natural nos espaços interiores onde se desenvolve um

ginásio e uma sala multiusos com terraço. No segundo piso encontramos os espaços dedicados ao *hostel* onde se situam a cantina, a cafetaria, a sala de convívio e quinze quartos. O último piso contempla ainda oito quartos e uma zona técnica do edifício. (Costas [et al.], 2012)

Existem alguns factores importantes a destacar relativamente à materialidade deste edifício. O pavimento do piso térreo é revestido a “microcimento” de modo a reforçar uma maior continuidade material e cromática entre interior e exterior; a parte da fachada sul, paredes interiores e pavimentos superiores são revestidos a madeira devidamente tratada; os guarda-corpos dos terraços são em vidro e a fachada norte foi revestida com uma malha em aço *corten* de maneira a captar intencionalmente o aspecto do porto industrial.

Trata-se portanto de um equipamento com uma localização altamente privilegiada no que diz respeito aos acessos à água e com uma enorme capacidade para albergar inúmeras actividades ligadas à náutica desportiva.

3.1.4. BARCELONA: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

A frente de água da cidade de Barcelona adoptou uma estratégia global de regeneração urbana impulsionada pela realização de grandes eventos (Olimpíadas de 1992 e o Fórum 2004), através da criação e articulação de parques urbanos, passeios, marinas e a reconversão e a reabilitação dos portos. As ligações entre a malha histórica da cidade e a sua frente marítima foram (r)estabelecidas, o impacto da circulação rodoviária foi reduzido e a cidade conseguiu ainda a integração de diversos equipamentos ambientais.

Barcelona, hoje em dia, consegue disponibilizar aos cidadãos inúmeros equipamentos para a prática profissional de desportos ligados à Náutica Desportiva, nomeadamente no que diz respeito ao acolhimento de equipas de nível internacional e na dinamização de eventos. Exemplo disso mesmo temos a construção do Porto Olímpico (marina desportiva) com a capacidade de acolher as embarcações das diferentes classes de vela, bem como possibilitar a utilização urbana lúdica por parte dos visitantes. Outro exemplo é o Porto Desportivo do Fórum que foi elaborado com a principal função de acolher as actividades ligadas aos aspectos náuticos, portuários e urbanos. Neste caso dá-se particular destaque ao Centro Internacional de Alto Rendimento de Vela da Catalunha. O edifício foi concebido com o intuito de formar velejadores, para levá-los a

atingir o estatuto olímpico e organizar eventos de nível internacional. Este equipamento dispõe de todas as condições necessárias para a aprendizagem e prática de vela, relacionando-se directamente com uma praça - doca seca, com um cais ancoradouro e uma rampa de varadouro de maneira a facilitar a transição entre a Terra e o plano de água, onde as pessoas podem embarcar e desembarcar comodamente ou simplesmente dar um mergulho no mar. Para além das funções anteriormente descritas realizam-se neste espaço concertos, espectáculos de dança, entregas de prémios, entre outras actividades.

No entanto existem inúmeros pontos menos positivos que necessitamos de ter em conta nomeadamente relacionados: com os custos elevados de manutenção/reparação e beneficiação de alguns dos equipamentos; com a localização periférica do Fórum 2004 em relação à malha urbana e ao centro histórico da cidade; e com a Praça do Fórum 2004, que apesar de ser um espaço público de grande dimensão que recebe com frequência inúmeros eventos (feiras, concertos, entre outros), na ausência dos mesmos, torna-se um elemento fracturante entre a malha urbana e o mar devido à sua escala.

3.2. MODELO VIGO

3.2.1. MODELO E TEMPO

A cidade Atlântica de Vigo, fundada em frente à sua ria, desenvolveu-se sobre uma colina que termina onde o mar começa. A Ria de Vigo é um excelente porto natural que oferece excelentes condições devido à sua profundidade e capacidade de manobra. Este foi sem dúvida um dos factores para que na Época Romana, entre o século II a.C. até ao século I d.C., existisse uma intensa actividade portuária e comercial na frente de água de Vigo como demonstram os vestígios arqueológicos na ilustração 29. Como afirma Vicente Caramès Moreira na zona costeira de Vigo foram encontrados inúmeros elementos arqueológicos. Salinas, oficinas para a fabricação de recipientes de transporte marítimo e instalações para as actividades ligadas à pesca e à salga são apenas alguns dos vestígios descobertos. (Moreira, 2007, p.69)

Na idade média a cidade de Vigo foi por diversas vezes invadida pela pirataria vinda do norte da Europa. Apesar dos constantes ataques dos piratas as actividades comerciais foram-se desenvolvendo e já nesta época a cidade era conhecida pelo seu próspero comércio pesqueiro. (Ayuntamiento de Vigo, 2014) No século XVII a vila de

Vigo crescia dentro da sua muralha em torno da indústria da pesca. (Amaro, 2001, p. 299)



Ilustração 29 – Museo do Mar da Galiza, (Vigo) Aldo Rossi e Cesar Portela, 2007. (Ilustração nossa, 2009)

Na segunda metade do século XVIII a relação galego-americana tomou uma nova dimensão ao estabelecer as ligações transatlânticas de maneira regular e continuada. O aumento das trocas comerciais marítimas e das indústrias ligadas à pesca provocaram um crescimento progressivo da população de Vigo.

No século XIX foi tomada a decisão em demolir as muralhas da cidade de maneira a facilitar a sua expansão. Em 1807 o engenheiro militar Fausto Cavaleiro realiza o primeiro plano de reforma e extensão com o nome de “Proyecto para la situación de un muelle en la ría y fondeadero de Vigo”. (Amaro, 2001, p. 300) “Na segunda metade do século XIX a cidade de Vigo começa a desenvolver uma troca comercial mais intensa com as cidades de Havana, Montevideu e Buenos Aires”. (González, 2007, p.113) Com o aumento progressivo das ligações transatlânticas, das trocas comerciais e das indústrias começam a surgir algumas das transformações efectuadas na frente

de água de Vigo. E em 1853 foi construído o Muelle de A Laxe, também conhecido como Muelle de Piedra. O tráfego transatlântico foi crescendo até 1860.

No princípio do século XX a zona do porto de Vigo já disponha de ligações ferroviárias e é por esta altura que se constrói, sobre o aterro elaborado no Muelle de A Laxe, um edifício de passageiros. Em 1944 entra em funcionamento a nova Estação Marítima e constrói-se no lugar do edifício de passageiros o edifício Real Clube Náutico de Vigo. Assim, o Muelle de A Laxe passa a ter um uso mais dedicado à náutica desportiva. (Rodrigues, 2001)

Em 1944 foi construída a sede para o Clube Náutico de Vigo, projectada pelo arquitecto Francisco Castro Represas. De estilo racionalista e inspirado em embarcações navais, o presente edifício aparentemente parece um navio atracado no porto de Vigo. A fachada apresenta uma série de terraços escalonados com vistas privilegiadas sobre a zona envolvente. Inicialmente parte do edifício encontrava-se projectado sobre o mar e assente sobre pilotis cilíndricos reforçando a mesma ideia de embarcação atracada na Ria de Vigo. É de realçar que o sistema estrutural em pilotis e a horizontalidade e fluidez dos pisos superiores fazem lembrar a Villa Savoye projectada por Le Corbusier no ano de 1928.

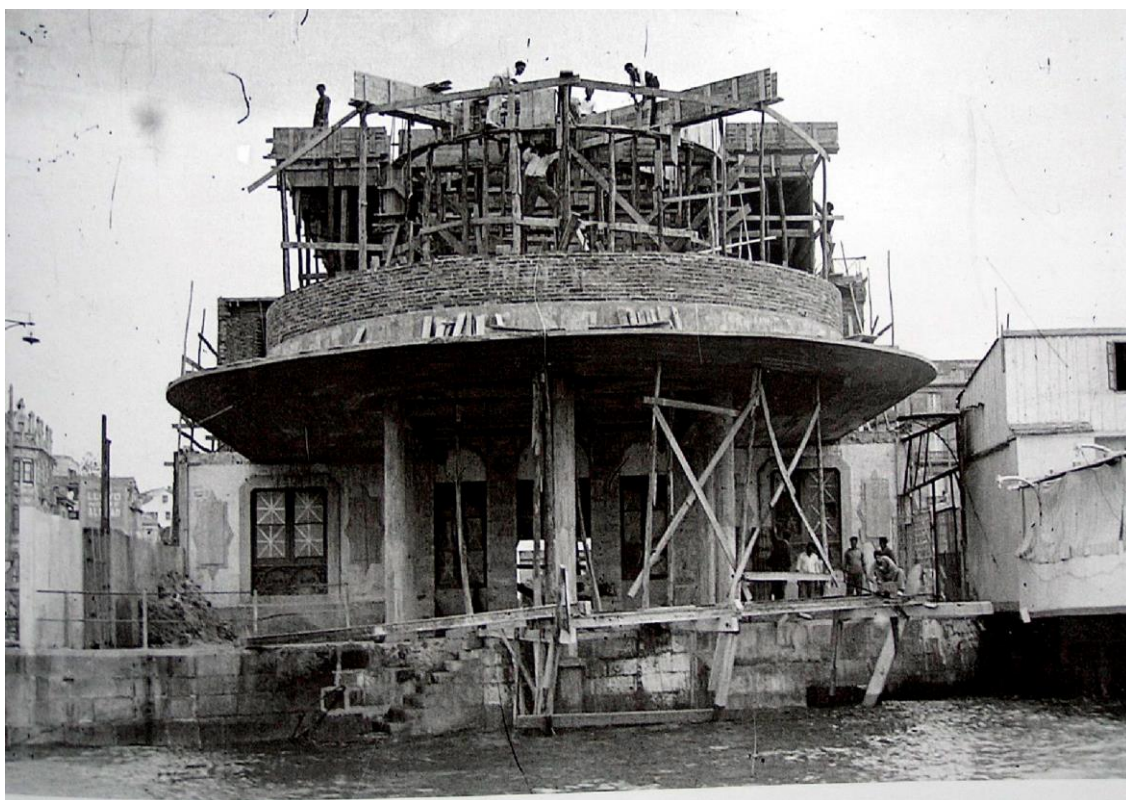


Ilustração 30 – Real Clube Náutico de Vigo em construção, Francisco Castro Represas, 1945. (Alén, 2004)



Ilustração 31 – Real Clube Náutico de Vigo, Francisco Castro Represas, 1945. (Alén, 2004)

3.2.2. MODELO E ESTRATÉGIA

Foi no início dos anos 90 do século XX que surgem as principais ideias na transformação na *waterfront* da Cidade de Vigo e por sua vez nas melhorias das condições para a prática da náutica desportiva.

PORTO DESPORTIVO DE VIGO

O Porto Desportivo de Vigo está inserido numa área com cerca de 80.000m² e actualmente tem como principal objectivo o de acolher as actividades ligadas aos aspectos náuticos e urbanos. As magníficas condições naturais da Ria de Vigo, a profundidade e capacidade de manobra do porto desportivo, aliadas à intervenção “Abrir Vigo al mar” tornam a *waterfront* de Vigo num espaço preparado para a prática da náutica de recreio, desportiva e de lazer.

O projecto “Abrir Vigo al mar” previu a manutenção dos edifícios do clube náutico e da capitania, o tratamento do espaço público, o melhoramento do ponto de amarração do *ferry-boat* assim como o melhoramento das duas marinas. Com um total de 320 pontos de amarração, a Marina Central apresenta uma capacidade para receber 277

embarcações e a Marina de “A Laxe” com capacidade para albergar as restantes 43. (Puerto Desportivo de Vigo, 2014)

O Porto desportivo de Vigo para além do Clube Náutico conta ainda com zonas de escritórios, oficinas, armazéns, vestiários para velejadores e parceiros, uma zona de *travel lifts*³³ e uma marina seca. (Ayuntamiento de Vigo, 2014)

Com a intervenção “Abrir Vigo al mar” houve a definição de um novo limite urbano junto ao Porto Desportivo com o intuito de criar novos espaços ao ar livre diversificados com um uso continuado ao longo de todo o ano independentemente das condições climáticas.



Ilustração 32 – Planta com a área de intervenção “Abrir Vigo al Mar”. ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)

“ABRIR VIGO AL MAR”

Foi através do concurso de ideias “Mejora del borde marítimo del área central de la ciudad de Vigo” (Besomi, 2008) mais conhecido como “Abrir Vigo al mar”, realizado em

³³ Gruas que movimentam as embarcações.

1991, que surge uma nova estratégia de planeamento para recuperação da frente de água histórica na envolvente do Porto Desportivo de Vigo.

Na altura do processo de concurso, a área de intervenção encontrava-se em contínua degradação e não havia nenhuma possibilidade de acesso ou relação directa de Vigo com o seu mar.

No processo de concurso houve a participação de inúmeros arquitectos, mas foram os escritórios de arquitectura de Francisco Javier Sáenz de Oíza, Esteve Bonell & Josep Maria Gil e Guillermo Vázquez Consuegra que regeneraram parte da frente marítima de Vigo. Os três primeiros encarregaram-se de projectar dois edifícios³⁴ com diferentes funcionalidades, ao passo que Vázquez Consuegra foi contratado para reestruturar toda a zona envolvente. A tarefa de Consuegra incluía elaborar o plano urbano da área de intervenção, abrir novos espaços e articular os diferentes elementos pré-existentes e propostos.



Ilustração 33 – Vista aérea sobre a intervenção “Abrir Vigo al Mar”, 2001 (Consuegra, 2008, p. 13)

³⁴ Centro Comercial “A Laxe” e a Sede da Xunta de Galicia.

O processo só foi possível muito devido à colaboração institucional e consenso político, o que levou à assinatura de um acordo entre as entidades locais (Xunta da Galiza, Conselho da Cidade de Vigo, Autoridade Portuária de Vigo, Consórcio da Zona Franca), bem como o apoio de todos os partidos representados na Câmara Municipal.

Actualmente, Vigo é a maior cidade da Galiza a nível populacional com cerca de 300.000 habitantes. Vigo não possui uma grande centralidade, é antes uma cidade constituída por pequenos núcleos populacionais. A proposta “Abrir Vigo al mar” viu-se na possibilidade de “refundar” a cidade e criar uma nova centralidade.

A regeneração da frente marítima de Vigo proposta por Vázquez Consuegra funciona como espinha dorsal do projecto “Abrir Vigo al mar”. A proposta procurava eliminar a barreira portuária que separava a malha urbana da cidade e o mar, e criar novos espaços de uso público. Havia uma enorme necessidade de organizar um espaço caótico e desarticulado, ocupado até então por diversas intervenções confusas. Graças a esta operação, o que era anteriormente uma área invadida pelo tráfego automóvel e zonas de estacionamento, este território tornou-se num espaço para os cidadãos desfrutarem de uma nova centralidade urbana com vista sobre o mar.

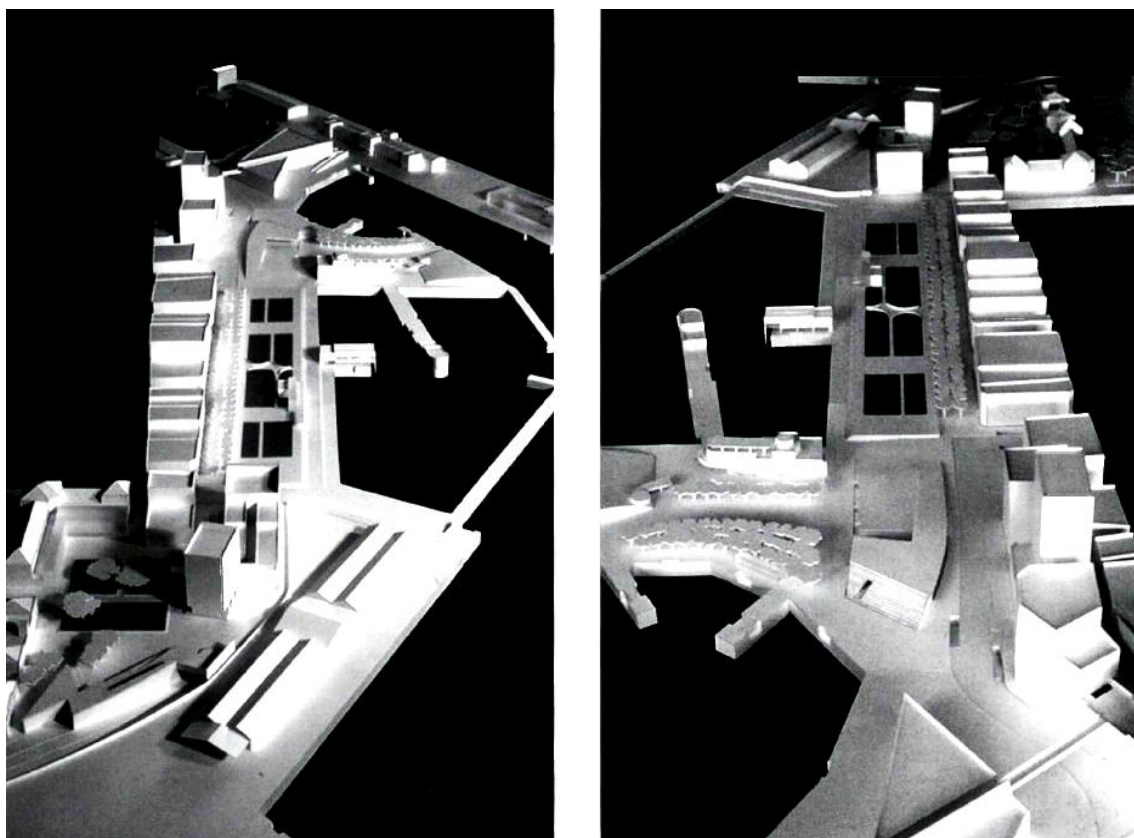


Ilustração 34 – Maquete da intervenção “Abrir Vigo al Mar”, Guillermo Vázquez Consuegra, 1994 (Consuegra, 2008, p. 68)

A proposta apresentada por Guillermo Vázquez Consuegra implicava a demolição e substituição de diversos elementos situados em frente ao Hotel Bahia nos quais se incluem o antigo edifício do centro de informação turística, a antiga estação fluvial e a piscina coberta. Esta intervenção também “incentivou” a regeneração das ruas adjacentes e a construção de um túnel que permitiu desviar grande parte do trânsito automóvel e diminuir significativamente o congestionamento do tráfego no centro da cidade (Ilustração 35). A eliminação do trânsito automóvel assim como do estacionamento à superfície desta área permitiu a criação de uma zona pedonal de grandes dimensões.

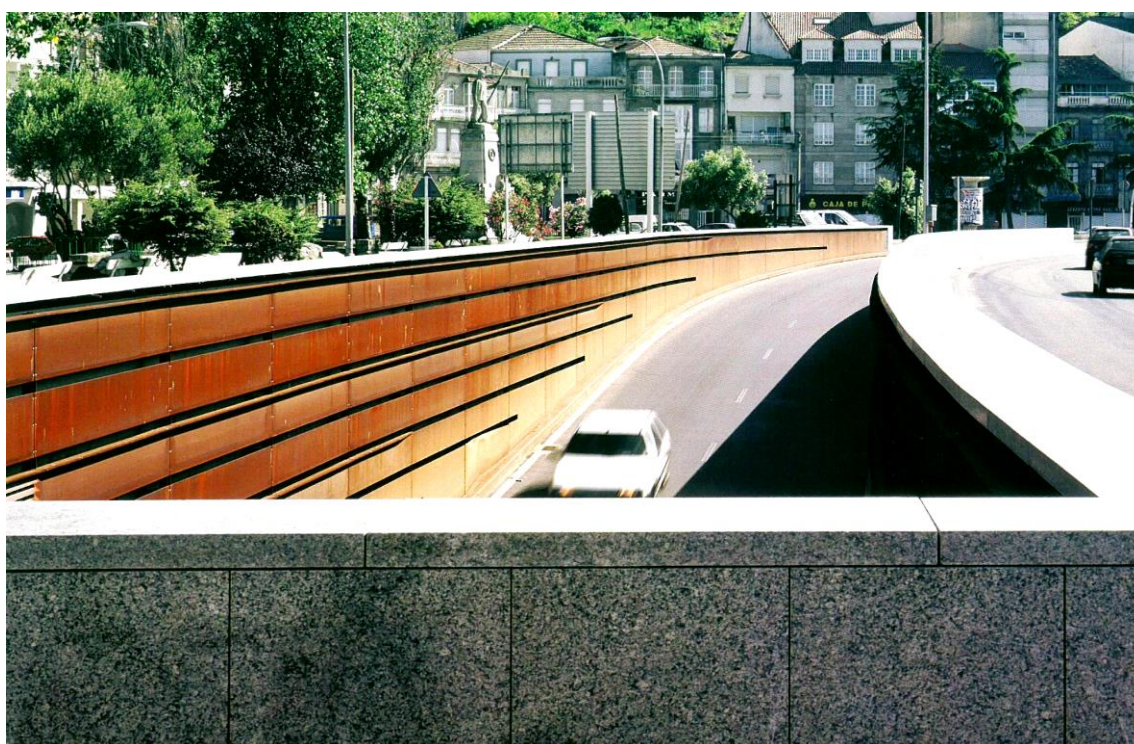


Ilustração 35 – Túnel de circulação automóvel (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2004 (Consuegra, 2008, p. 251)

Neste plano urbano estava previsto a manutenção do edifício do Clube Náutico e a edificação de uma nova piscina coberta, assim como a manutenção e construção de novos espaços livres e arborizados como o Passeio Marifraude, o Jardim de Elduayen, a Plaza de la Estrella e a Plaza de Barbés.

3.2.3. MODELO E ESPAÇO

PASSEIO MARIFRAUDE E JARDIM DE ELDUAYEN

Em primeiro lugar havia que mudar todas as infra-estruturas de saneamento, electricidade, sistemas de ventilação, estacionamento, circulação automóvel, entre

outros. Esta foi uma das chaves do projecto. De seguida houve a necessidade de dimensionar o território pedonal. Exemplos disso mesmo foram os casos do Passeio Marítimo de Marifraude e do Jardim de Elduayen (1995-1998), situados em frente ao porto desportivo de Vigo, que através do redimensionamento entre as fachadas dos prédios pré-existentes e a Marina Central, alterou-se a distância para 140 metros de comprimento de uso pedonal quase exclusivo. Deste modo, foram criados novos espaços de estar e de passagem, uns com pérgulas, outros descobertos e outros ainda com esculturas dando às pessoas a possibilidade de usufruírem do espaço público de inúmeras maneiras.



Ilustração 36 – Vista geral do Passeio Marifraude, Jardim Elduayen e Marina Central (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 120)



Ilustração 37 – Corte transversal do Passeio Marifraude, Jardim Elduayen e Marina Central (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 122)

A equipa de projectista desenhou de raiz, com critérios de economia ao nível dos custos de manutenção candeeiros, bancos, grelhas para as árvores, papeleiras. A escolha de bons materiais, também foi decisiva, como são os casos do aço *corten*,

alumínio, madeira e granito. A capacidade de resistir ao longo do tempo e o preço (que na região da Galiza tem um custo bastante apelativo) foram muito importantes na escolha do granito para o revestimento da maior parte dos pavimentos. Depois da investigação em torno do granito, de como se estrai e de que maneira se trabalha este material, o arquitecto Guillermo Vázquez Consuegra chegou à conclusão que era menos dispendioso aplicar o granito em forma de grandes blocos ao em vez de pequenas placas. Como tal foram trabalhadas grandes peças de granito como verdadeiros elementos escultóricos (Ilustração 38-39).

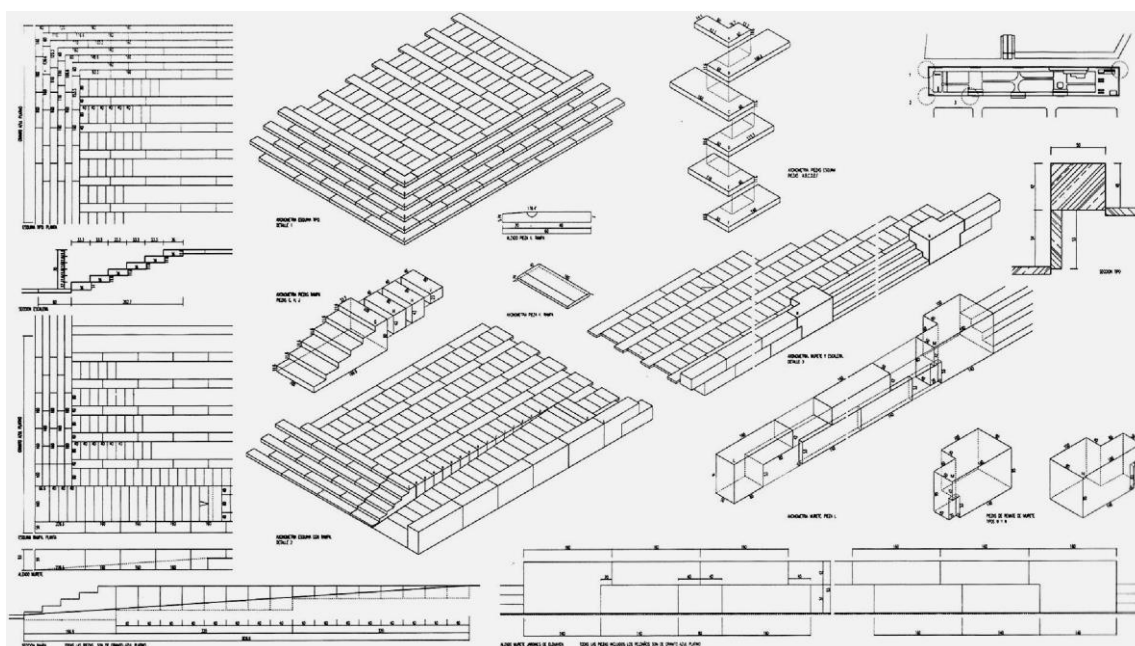


Ilustração 38 – Estudo tipológico do pavimento (Vigo), Vázquez Consuegra, 1998 (Consuegra, 2008, p. 141)



Ilustração 39 – Pormenor do pavimento em granito (Vigo), Vázquez Consuegra, 2001 (Garcia-Solera, 2008, p. 44)

A arte pública está bem presente no projecto “Abrir Vigo al mar”. A equipa de projecto teve a participação ao longo de todo o processo dos artistas Antón Patiño (Paseo Marifraude - Jardim de Elduayen), Francisco Leiro (Plaza de la Estrella) e Menchu Lamas (frente à Estación de Ría). Em baixo podemos ver alguns dos trabalhos de Antón Patiño realizados nas tampas de visitas sobre a plataforma do Jardim Elduayen.



Ilustração 40 – Arte pública no pavimento (Vigo), Antón Patiño, 2001 (Ilustração nossa, 2009)



Ilustração 41 – Arte pública no pavimento (Vigo), Antón Patiño, 2001 (Florez, 2008, p. 298)

Também sobre a plataforma do Jardim Elduayen foi construído um pequeno edifício/portal que remata uma das franjas do jardim central. Para além de servir de “porta de entrada” para o jardim foram previstos para este edifício os espaços

dedicados a duas lojas, para as zonas técnicas do sistema de ventilação, para os acessos tanto do estacionamento subterrâneo assim como para o túnel de circulação automóvel.



Ilustração 42 – Pavilhão sobre a plataforma do Jardim Elduayen (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p.195)

ESTACIÓN DE RÍA

“(...) el proyecto trata de construir un nuevo suelo para la ciudad de Vigo, empleando una arquitectura liviana, con voluntad de ausentarse y dándole preferencia al espacio público”. (Guillermo Vázquez Consuegra)

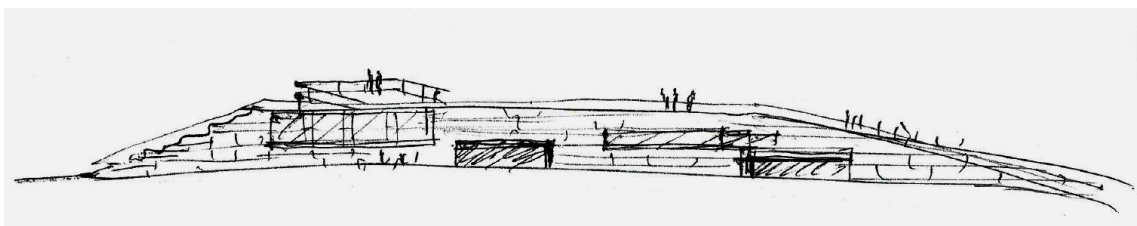


Ilustração 43 – Desenho da Estación de Ría (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 152)

Localizada em frente à marina de A Laxe, assente sobre um parque estacionamento automático, foi construída a Estación de Ría. Poder-se-á ler o edifício da Estación de Ría como uma ligeira ondulação do passeio marítimo que deixa de ser “arquitetura” e passa a ser espaço público. Trata-se portanto de um edifício/praza que promove a continuidade espacial, organiza o acesso à marina de A Laxe e cria uma nova relação entre a mesma e o conjunto urbano circundante de modo a facilitar o acesso pedonal a transeuntes e passageiros. Com este gesto criou-se um novo lugar de espera e de

estar com zonas de sombra. Este edifício/prança assumiu as funções de alguns elementos demolidos, entre outros usos. Tais como os novos espaços dedicados à estação marítima ao mesmo tempo que resolve a articulação dos jardins de Elduayen, o cais ancoradouro e a Marina de A Laxe.



Ilustração 44 – Estación de Ria (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001. (Ilustração nossa, 2009)

A continuidade espacial de um dos extremos do Jardim Elduayen até à Marina de A Laxe foi assegurada através de uma rampa com ligeira inclinação e mediante uma ampla escadaria em jeito de anfiteatro sobre a Ria de Vigo. A cobertura do edifício é composta pela tripla função de terraço, anfiteatro, e miradouro onde existe a possibilidade da realização de inúmeros espectáculos ao ar livre assim como a oportunidade por parte das pessoas de simplesmente contemplarem a envolvente.

Este edifício de pequeno porte é perfeitamente penetrável desde o jardim Elduayen e a malha da cidade permitindo facilmente o acesso ao terraço/anfiteatro elevado assim como ao cais marítimo. É portanto uma peça urbana perfeitamente integrada no passeio marítimo que assegura a continuidade do espaço público e remata o jardim de Elduayen no encontro com a Marina de Laxe.

A forma em “U” do edifício permitiu albergar uma praça pública ligeiramente elevada relativamente à cota do passeio marítimo e aberta ao espaço arborizado proposto para junto do Clube Náutico.

Para além da estação marítima propriamente dita foram desenhados os espaços dedicados a duas lojas, a um centro de informação turística, a uma cafetaria e a um pequeno restaurante. O edifício também pretendeu resolver de uma maneira unitária a

presença de diferentes elementos espaciais tais como as escadas de emergência do túnel, os acessos e a ventilação do parque de estacionamento.



Ilustração 45 – Estación de Ria (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001. (Ilustração nossa, 2009)



Ilustração 46 – Interior da Estación de Ria (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 161)

PLAZA DE LA ESTRELLA

Em articulação com o Passeio Marifraude e o Jardim de Elduayen foi implementada a Plaza de la Estrella. Esta praça arborizada tem como limite uma das entradas do túnel de circulação automóvel e é definida por um edifício em ziguezague que alberga um restaurante-cafetaria (elemento que também foi construído com o intuito de minimizar o impacto do túnel) e pela Sede da Xunta da Galiza projectado por Esteve Bonell e Josep María Gil.



Ilustração 47 – Plaza de la Estrella (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 207)

CENTRO COMERCIAL “A LAXE”

O conjunto de operações levadas a cabo numa segunda fase do passeio marítimo de Vigo tinha como limite uma última peça arquitectónica com uma clara vocação de continuidade urbana. O objectivo do projecto foi a criação de um centro comercial na área de A Laxe projectado pelo arquitecto Francisco Javier Sáenz de Oíza.

A planta do edifício do Centro Comercial “A Laxe” é composta por dois triângulos rectângulos unidos por uma rampa pedonal exterior que faz a articulação entre a Plaza da Pedra situada no centro histórico da cidade e a marina de “A Laxe”.

Para além servir de peça de fecho entre as marinas desportivas e o porto industrial este edifício comercial estabelece a ligação entre a cota do passeio marítimo e a cota elevada da Praça de Pedra (situada na zona histórica da cidade) que por sua vez faz a articulação com a intervenção efectuada na Plaza de Barbés (Ilustração 48-49).

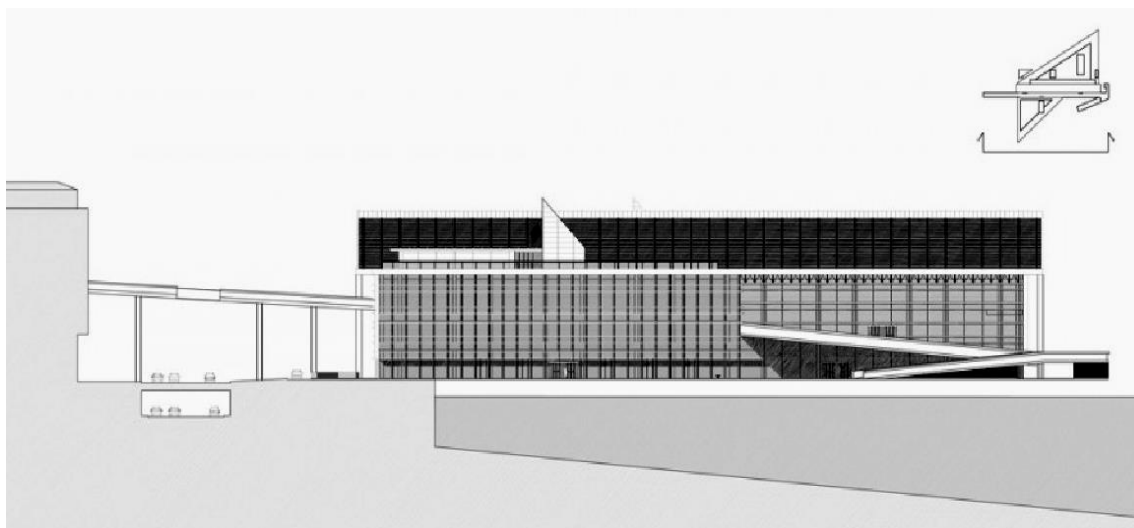


Ilustração 48 – Alçado do Centro Comercial “A Laxe” (Vigo), Francisco Javier Sáenz de Oíza, 2008 (Besomi, 2008)

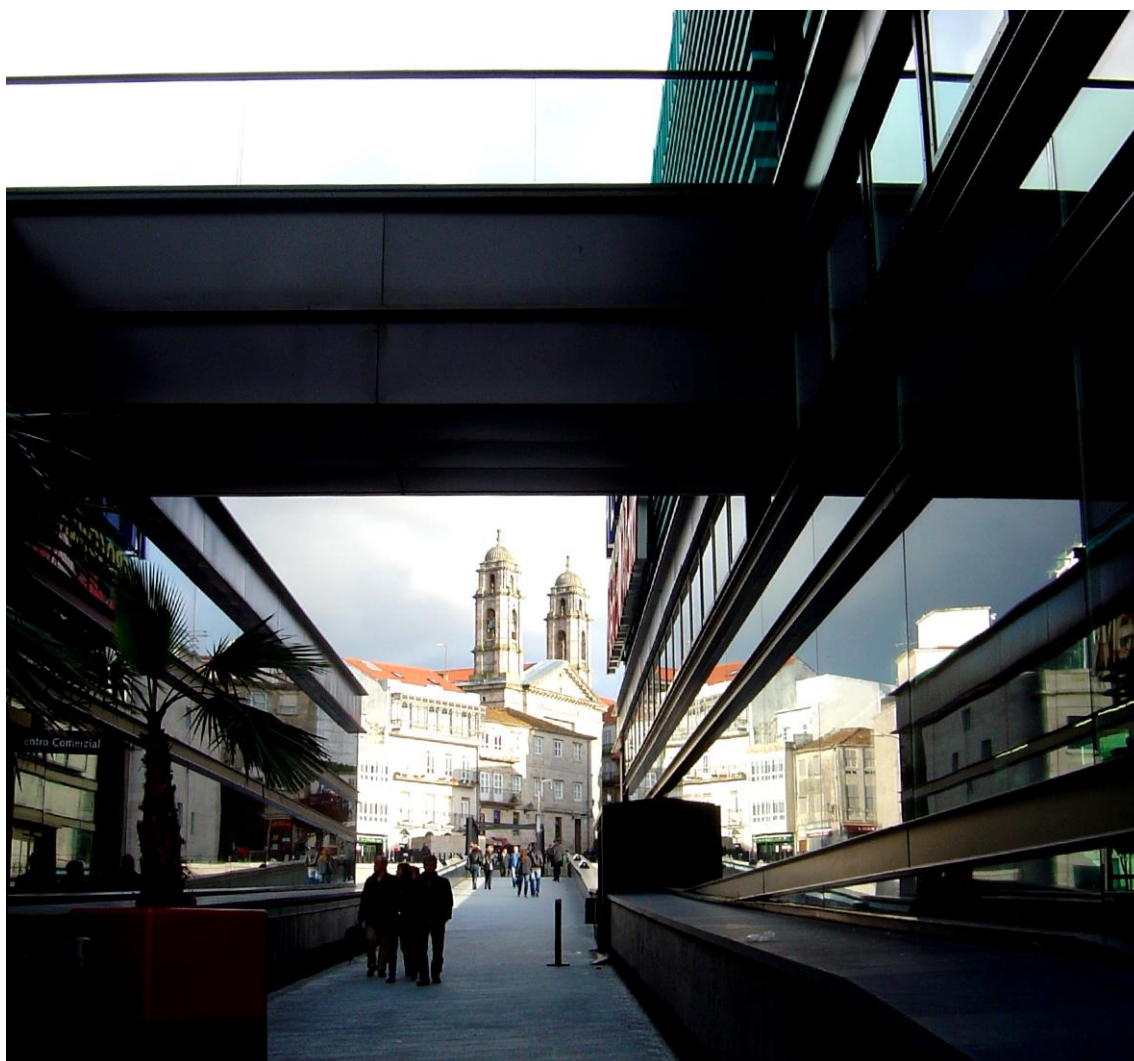


Ilustração 49 – Rampa do Centro Comercial “A Laxe” – Acesso à zona histórica (Vigo), Francisco Javier Sáenz de Oíza, 2008 (Ilustração nossa, 2009)

“ABRIR” VIGO À NÁUTICA DESPORTIVA E À VILA VOLVO OCEAN RACE

Poucos anos após a implementação do Plano Urbano “Abrir Vigo al mar” a cidade de Vigo acolheu a etapa inaugural do evento náutico da Volvo Ocean Race 2005-2006 onde foi instalada, em diversos pontos na área de regeneração, a Volvo Ocean Race Village.

O espaço do evento nos diferentes “*Stopover’s*” Volvo Ocean Race tem o nome de Race Village e normalmente é constituído por duas áreas distintas designadas como *Exhibition Area* (Área de Exposições) e *Team Area* (Área das Equipas)

Na Área das Equipas localizam-se as bases náuticas, equipadas as respectivas zonas de atracagem para os barcos, zonas de estaleiro em seco onde as equipas poderão efectuar reparações, velarias, locais para os barcos de apoio, por entre outras necessidades. Algumas destas áreas permitem o contacto com o público.

A Área de Exposições é a zona onde se concentrarão todas as entidades que apoiam o evento. No referido espaço os Patrocinadores do evento terão, através das suas tendas/pavilhões promocionais, *stands* e zonas de *hospitality*, a oportunidade de impactar com o público e receber os seus convidados. Tema que será desenvolvido mais adiante. Em simultâneo, os visitantes terão também à disposição uma vasta área de restauração, proporcionando todas as comodidades para que possam desfrutar de um dia em pleno dentro do evento. Pretende-se assim criar um conjunto de animações e espectáculos, desde concertos a sessões de cinema, que permitam atrair público, criando um evento único capaz de desafiar, cativar, absorver e acolher todos os públicos de forma cómoda e atraente.

Tanto na Área de Exposições assim como na Área das Equipas é sempre expectável uma visita massiva por parte dos espectadores, para que estes possam também tomar contacto com o espectáculo paralelo que é a preparação de uma regata oceânica e dos respectivos barcos. (GMV Innovating Solutions, 2011)

Na intervenção “Abrir Vigo al mar” projectada pelo arquitecto Guillermo Vázquez Consuegra foram criados inúmeros espaços públicos (nomeadamente no Passeio Marifraude, no Jardim Elduayen, nas praças da Estación de Ria, nas margens das marinas e na Plaza de la Estrella) nos quais se podem instalar os diferentes equipamentos dedicados aos grandes eventos da náutica desportiva. Como são as

bases das equipas e os pavilhões promocionais das entidades que patrocinam os eventos náuticos. Alguns desses exemplos são os edifícios transportáveis Puma City (Ilustração 54), e o Pavilhão Camper (Ilustração 56) desenvolvidos mais adiante.



Ilustração 50 – Praça da Estación de Ria (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 155)



Ilustração 51 – Passeio Marifraude, Jardim Elduayen e Marina Central (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 120)



Ilustração 52 – Plaza de la Estrella (Vigo), Guillermo Vázquez Consuegra, 2001 (Consuegra, 2008, p. 220)

PUMA CITY

Concebido pela dupla de arquitectos Ada Tolla e Giuseppe Lignano (LOT-EK) o projecto é uma “transformação e adaptação de 24 contentores navais. Trata-se de um edifício transportável de eventos e de lojas que anda pelo mundo num barco de transporte Puma - il Monstro - durante a Corrida Volvo Ocean, que decorre durante um ano. O edifício é totalmente desmontável e viaja num navio de carga juntamente com os veleiros, vai ser montado e desmontado várias vezes à medida que atraca nos diferentes portos internacionais. (Tolla e Lignano [et al.], 2010, p. 62)



Ilustração 53 – Edifício transportável “Puma City”, (portos do mundo), LOT-EK, 2010 (Tolla e Lignano [et al.], 2010, p. 62)

O edifício foi concebido como uma pilha de contentores de três pisos, deslocados de maneira a criar espaços exteriores no interior, grandes consolas e terraços. A pilha tem a marca do logo tipo “super-gráfico” da empresa - fragmentado devido às alterações da pilha. O edifício usa contentores navais com cerca de 12.20m de comprimento e alguns contentores existentes, para juntar e manter seguros os primeiros, tanto vertical como horizontalmente. Cada módulo está desenhado para embarcar como os contentores de carga convencionais, através de um sistema de painéis de cobertura que selam completamente todas as suas grandes aberturas, sendo posteriormente removidos de modo a ligar de novo os grandes espaços abertos interiores. (Tolla e Lignano [et al.], 2010, p. 62)

O *Puma City* é composto por dois espaços de venda nos pisos inferiores, ambos com pé-direito duplo, com espaços abertos com quatro contentores de largura, de maneira a desafiar a qualidade de caixa modular do espaço interior do contentor; escritórios, zona de imprensa e de armazém, que ocupam o segundo piso, e um bar, zona de lazer e espaço de eventos com um grande terraço aberto, no topo. (Tolla e Lignano [et al.], 2010, p. 62)

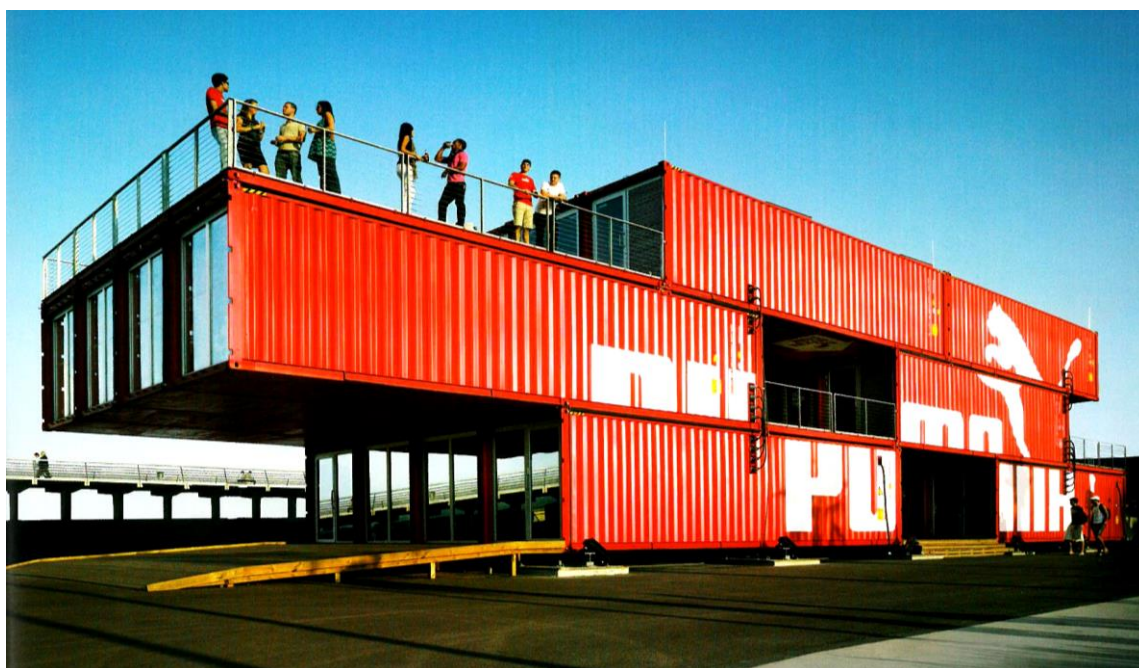


Ilustração 54 – Vista geral do “Puma City” (portos do mundo), LOT-EK, 2010 (Tolla e Lignano [et al.], 2010, p. 63)

O *Puma City* é uma estrutura verdadeiramente experimental que tira completo partido da rede global naval existente. É o primeiro edifício que, com o seu tamanho de 1022.00 m², é totalmente móvel, projectado para dar resposta a todos os desafios arquitectónicos de um edifício do seu género, incluindo o respeito pelas regras de

edificação internacionais, alterações climáticas, sistemas de electricidade e de AVAC operações de montagem facilitadas”. (Tolla e Lignano [et al.], 2010, p. 62)



Ilustração 55 – Vista interior do “Puma City” (portos do mundo), LOT-EK, 2010 (Tolla e Lignano [et al.], 2010, p. 68)

PAVILHÃO/LOJA CAMPER

O Pavilhão Camper³⁵ foi desenhado em 2011 pelo arquitecto japonês Shigeru Ban e encontra-se localizado nas diferentes escalas da Vila Volvo Ocean Race espalhados por vários continentes. O pavilhão foi concebido para ser um espaço promocional de eventos e comércio.



Ilustração 56 – Pavilhão Camper Volvo Ocean Race (VOR), Shigeru Ban, 2011 (Ban, 2011)

³⁵ A Camper foi um dos patrocinadores da Team New Zealand na Volvo Ocean Race 2011-2012



Ilustração 57 – Pavilhão Camper Volvo Ocean Race (VOR), Shigeru Ban, 2011 (Ban, 2011)



Ilustração 58 – Pavilhão Camper Volvo Ocean Race (VOR), Shigeru Ban, 2011 (Ban, 2011)

Apresentando uma forma circular o presente edifício tem a ambivalência de fazer lembrar uma tenda Yurt³⁶ (carácter efémero) mas ao mesmo tempo faz lembrar um templo romano (carácter permanente). Igualmente ao Puma City o Pavilhão Camper também é um edifício transportável e tem a particularidade de parte da sua estrutura ser feita em tubos de papel armado. De maneira a que os tubos de papel possam resistir, tanto à compressão como à tracção, foram reforçados com uma estrutura em aço. O papel é um dos materiais de eleição do arquitecto Nipónico. Cada tubo apresenta uma altura de 5 metros e todos têm diferentes diâmetros de maneira a encaixarem uns nos outros para facilitar o transporte nos contentores navais.

³⁶ Yurt é uma tenda/cabana circular usada tradicionalmente pelos pastores nómadas mongóis e de outros povos da Ásia Central.



Ilustração 59 – Pavilhão Camper Volvo Ocean Race (VOR), Shigeru Ban, 2011 (Ban, 2011)

3.2.4. VIGO: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

A mudança mais significativa na frente de água da cidade de Vigo aconteceu em 1991 quando foi traçado o Plano Urbano “Abrir Vigo al mar” pelo arquitecto Guillermo Vázquez Consuegra. O objectivo principal deste Plano era a eliminação da barreira rodoviária e portuária que separava a malha urbana da frente de água da cidade. A estratégia passou pela criação de uma nova centralidade urbana onde foram criados novos espaços de uso público articulados entre si. Segundo o arquitecto Mário Chaves as intervenções efectuadas na *Waterfront* de Vigo “revelam, evidentemente, a vontade de abrir o mar a Vigo, de modo a que a partilha seja plena, não se escondendo atrás de artificialidades urbanas que quase de algum modo erguem barreiras invisíveis. E a delicadeza da intervenção abrange equipamentos públicos a mobiliário singelo e singular”. (Chaves, 2009)

O Plano Urbano “Abrir Vigo al mar” previu assim: a articulação da *Waterfront* com a zona mais elevada e histórica da cidade; a integração e valorização das ruas adjacentes; a demolição de algumas estruturas obsoletas; a construção de um túnel que desvia grande parte do trânsito automóvel e diminuiu significativamente o congestionamento do tráfego no centro da cidade; o dimensionamento do território

pedonal através da criação de espaços de estar e de passagem, uns com pérgulas, outros descobertos e outros ainda com esculturas e elementos artísticos dando às pessoas a possibilidade de usufruírem do espaço público de inúmeras maneiras; o (re)dimensionamento do território náutico através da criação de novos acessos à água (a pessoas e embarcações) e definição dos espaços para a reparação e manutenção das embarcações. É ainda de referir que todos os espaços foram criados com critérios de economia, tendo em vista os custos de manutenção e a durabilidade dos materiais. Com esta intervenção houve a definição de um novo limite urbano junto ao Porto Desportivo com o intuito de criar novos espaços ao ar livre diversificados com um uso continuado ao longo de todo o ano independentemente das condições climáticas. A proposta para a *waterfront* de Vigo é de uma singeleza tal que a arquitectura se confunde com o espaço público. Exemplo disso mesmo é a Estación de Ría que “deixa de ser arquitectura” e passa a ser espaço público.

As excelentes condições naturais da Ria de Vigo, aliadas à intervenção “Abrir Vigo al mar”, assim como, à manutenção dos edifícios do clube náutico e da capitania, à realocação dos pontos de amarração para o *ferry-boat* e ao melhoramento das duas marinas existentes tornam a *waterfront* de Vigo num Espaço Público bem preparado para receber as arquitecturas de carácter efémero, dos grandes eventos da náutica desportiva, como são os exemplos do Puma City e do Pavilhão Camper.

Também na cidade de Vigo existem pontos menos positivos que necessitamos de ter em conta, relacionados com a falta de manutenção dos planos de água implementados e de alguns dos edifícios; a ausência de zonas de transição entre Terra e Água de livre acesso; a necessidade de haver mais infraestruturas de acostagem e varejo. Aquando da visita à cidade de Vigo em 2009 constatou-se que a estação marítima (Estación de Ría), o pavilhão sobre a plataforma do Jardim Elduayen e o restaurante/cafetaria situado na Plaza de la Estrella projectados por Guillermo Vázquez Consuegra encontravam-se todos eles inactivos, sendo que alguns destes espaços poderiam ser (re)utilizados para acolher diversas actividades ligadas à náutica desportiva.

De maneira a cerzir a estrutura urbana e a frente de água foi realizado para a zona central do Porto de Vigo um concurso internacional de ideias, com o nome de Peirao XXI, ganho pela equipa do arquitecto Jean Nouvel em 2007. Projecto, que ainda não chegou a ser implementado.

3.3. MODELO VALÊNCIA

3.3.1. MODELO E TEMPO

Valência é uma cidade espanhola situada na costa do Oceano Mediterrâneo e foi fundada pelos romanos em 138 a.C. nas margens do Rio Túria a três quilómetros da costa mediterrânica. (Ayuntamiento de Valencia, 2014)

A génese do porto de Valência é totalmente artificial. Sem qualquer tipo de abrigo, este porto nasceu na praia onde o Rio Túria desembocava. No início, devido à pouca profundidade, as embarcações de maior calado teriam que fundear afastadas da costa.

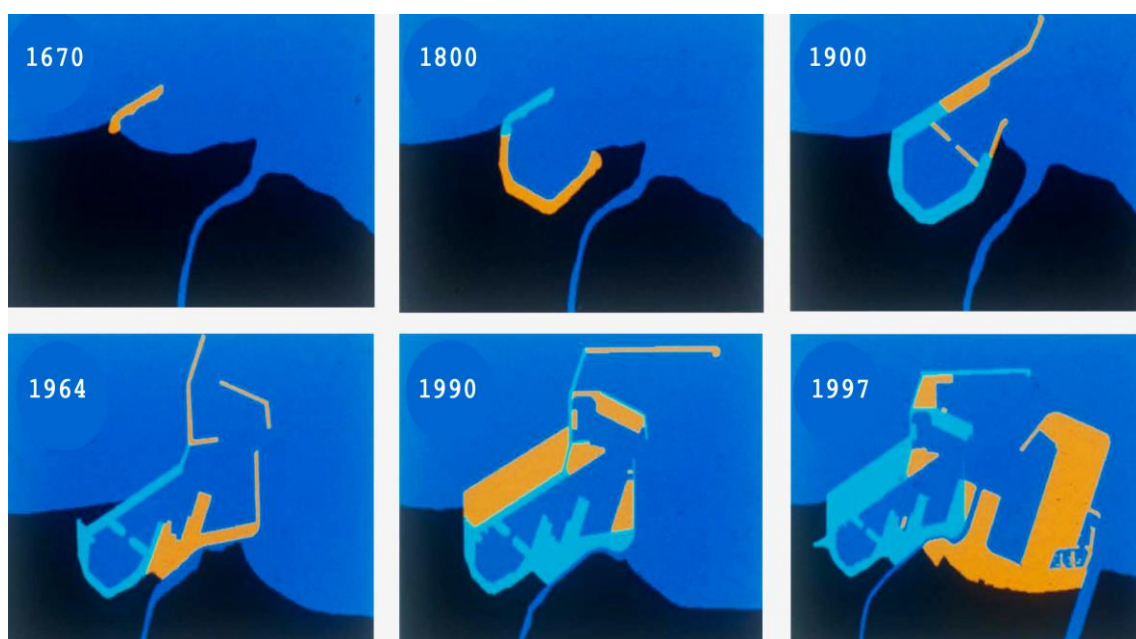


Ilustração 60 – Desenvolvimento do Porto Comercial de Valência de 1670 a 1997 (Vázquez, 2007, p. 17)

Como aconteceu com a maior parte das cidades costeiras, a cidade de Valência também foi alvo de inúmeros ataques pelo meio aquático, obrigando, assim, à construção de diversas fortificações de costa. De acordo com Manuel Guerra Vázquez³⁷ “a origem do Porto de Valência remonta à primeira metade do Século XIII quando o Rei Jaime I funda o núcleo costeiro de Villa Nova del Grao com funções defensivas a povos invasores vindos do Norte de África”. (Vázquez, 2007, p. 16)

Com o aparecimento deste núcleo costeiro começa-se a assistir a algumas actividades ligadas ao mar, nomeadamente ao movimento de mercadorias.

³⁷ Director de Planificação de infraestruturas e Integração Territorial (Autoridade Portuária de Valência).

No século XVII assiste-se a uma maior dinamização da frente água de Valência através do aparecimento de inúmeros equipamentos de apoio referentes às actividades marítimas, assim como à construção de um sistema defensivo de protecção costeira com alguma consistência.

Tal como na cidade de Barcelona, é a partir da última metade do século XX que começam a surgir as principais transformações na relação entre a frente marítima e a Cidade.

Uma das principais alterações no contexto urbano foi o desvio do Rio Túria do seu curso natural, muito devido às grandes inundações ocorridas em 1957. Actualmente, no antigo leito do rio Túria desenrola-se o Jardín Del Turia (Parque Urbano) que se estende ao longo de sete quilómetros. (Vázquez, 2007, p. 16)

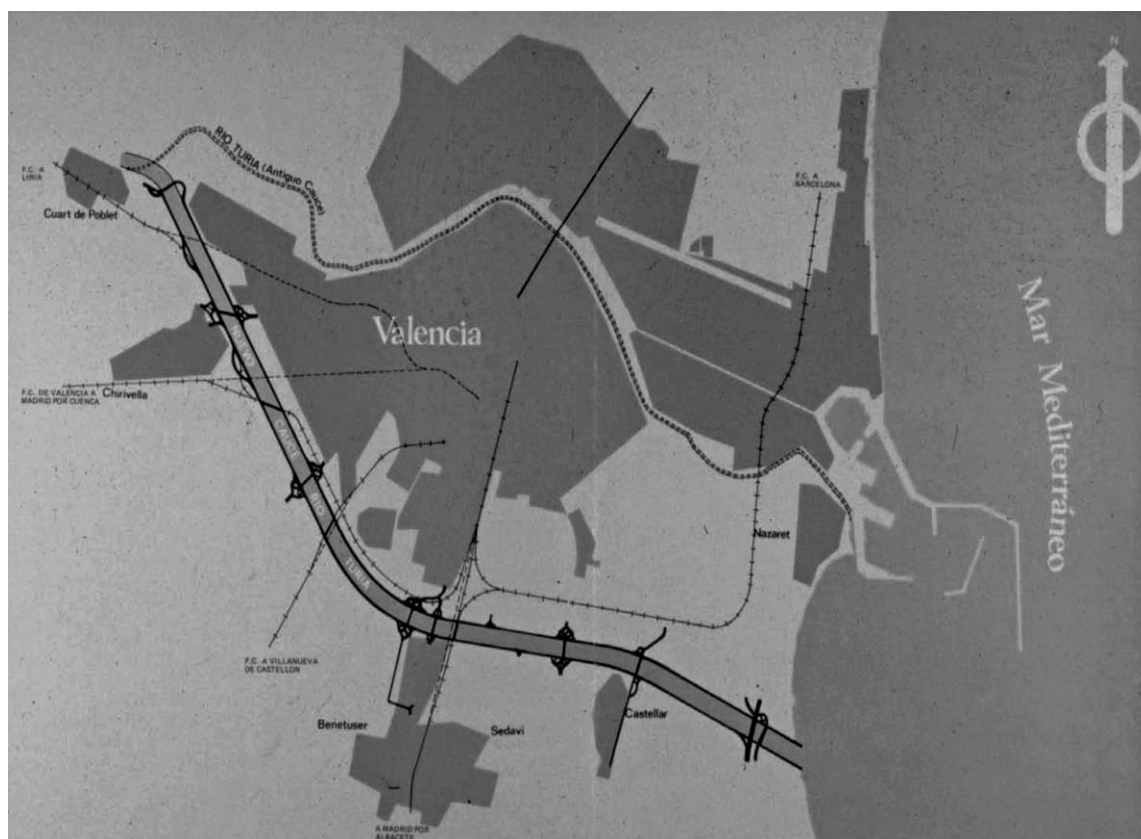


Ilustração 61 – Desvio do Rio Túria - Valência Plan Sur 1959 (Vázquez, 2007, p. 16)



Ilustração 62 – Desenvolvimento urbano de Valência. Inundações de 1957 (Vázquez, 2007, p. 16)

3.3.2. MODELO E ESTRATÉGIA

Foi necessário chegar aos finais do século XX para assistirmos a uma maior consolidação do tecido urbano da cidade de Valência. Baseada no «Plan General de Ordenación Urbana» de 1987, que previu a articulação entre o núcleo urbano (inicial) e o núcleo costeiro de Villanueva del Grao. (Vázquez, 2007, p. 16)

Nos anos 90 a cidade de Valência começou a desenvolver uma estratégia no sentido de consolidar e melhorar a sua estrutura/malha urbana. Através da construção de infraestruturas e equipamentos ligadas às redes de transportes, aos aspectos culturais, comércio e serviços, entre outros. Exemplo disso mesmo, entre 1994 e 1996, a equipa do arquitecto espanhol José Maria Tomás Llavador desenvolveu o *master plan* para a Cidade das Artes e das Ciências. Contíguo ao Jardín Del Turia ao longo de um quilómetro e meio e apresentando uma área de 352000m², este projecto de planeamento consistia no desenvolvimento de um complexo cultural integrado, formado por elementos arquitectónicos diferenciados. (Llavador, 2014) Actualmente, na Cidade das Artes e das Ciências, podemos encontrar inúmeros elementos arquitectónicos como, o Palau de les Arts e o Museo de las Ciencias da autoria do Arquitecto, valenciano, Santiago Calatrava (Ilustração 63). Este complexo cultural integrado veio dinamizar a estrutura urbana da cidade de Valência.



Ilustração 63 – Vista aérea sobre a Cidade das Artes e das Ciências em construção (Valência), José Maria Tomás Llavador, 1996-1999 (Llavador, 2014)

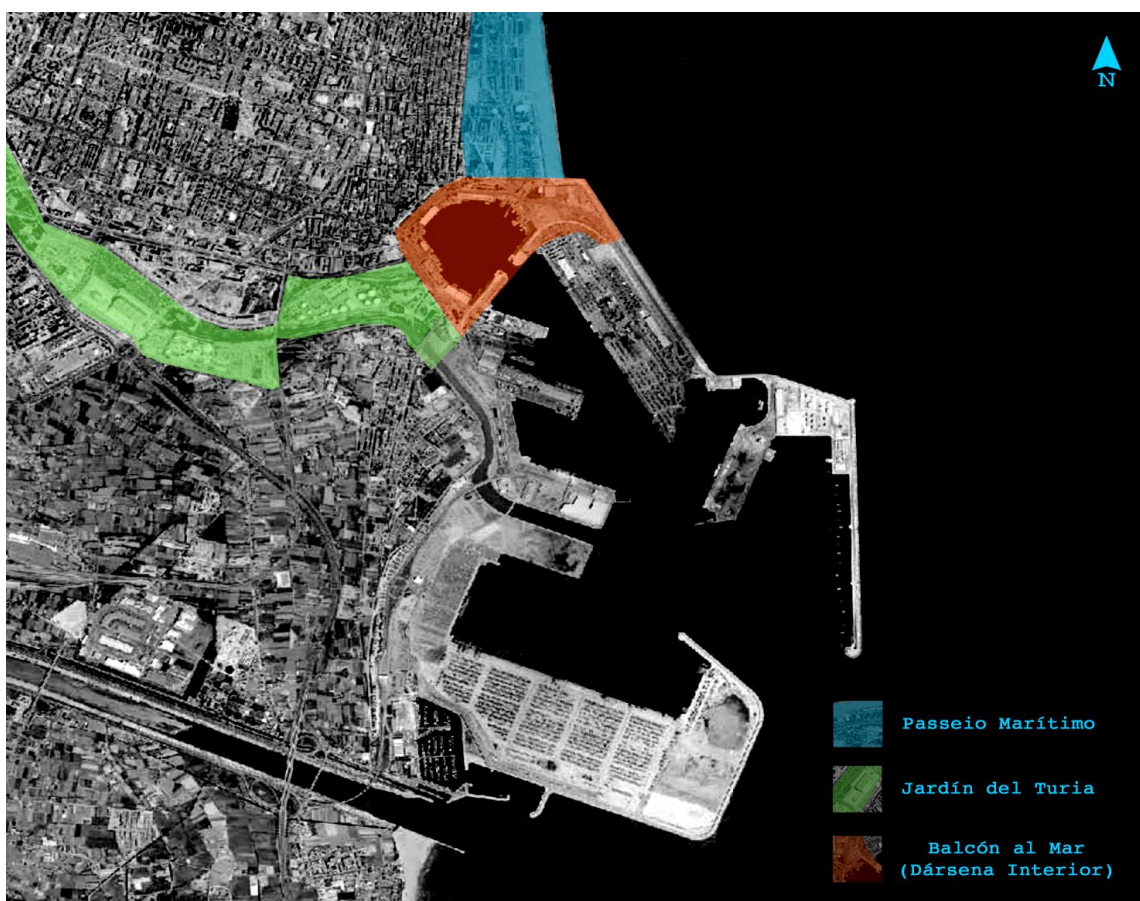


Ilustração 64 – A integração do Porto de Valência na malha urbana da cidade ([Adaptado a partir de:] Google Inc., 2014)³⁸

³⁸ Adaptação da imagem da Autoridade Portuária de Valência. (Vázquez, p. 16, 2007)

Em 1997, surge um acordado, entre o Ayuntamiento de Valencia e a Autoridade Portuária, com a supervisão da Administração Central do Estado e o Governo Regional, relativo à desafecção de 600.000m² dos terrenos pertencentes ao Porto de Valência, para benefício da cidade. (Vázquez, 2007, p. 18)

Este contrato, com o nome de “Balcón al Mar”, consistia na articulação entre o Jardín del Turia (Parque Urbano) e o passeio marítimo com o objectivo de estimular uma continuidade entre a cidade e a frente marítima. Terrenos, que dez anos mais tarde, acolheram a 32.^a América’s Cup. (Ilustração 64)

XXXII.^a AMERICA’S CUP: DO PROCESSO DE CANDIDATURA AO MASTER PLAN

DO PROCESSO DE CANDIDATURA AO EVENTO NÁUTICO INTERNACIONAL

Durante os anos 90 do século XX, as experiências verificadas na realização de grandes eventos a nível mundial, em cidades localizadas na Península Ibérica como Barcelona (Jogos Olímpicos de 1992), Sevilha e Lisboa (com as exposições mundiais de 1992 e 1998 respectivamente), demonstram, de maneira inequívoca, a grande projecção mediática a nível internacional, bem como impactes económicos, financeiros e sociais muito positivos nas cidades referidas. Foi por esta altura que a cidade de Valência começou a desenvolver uma estratégia (com base no Plan General de Ordenación Urbana de 1987) no sentido de consolidar a sua estrutura urbana, a nível da rede de transportes, assim como, na construção de edifícios chave, parques urbanos, entre outros. Esta consolidação, não só, urbana, mas também, social e económica, tornou a cidade de Valência, no decorrer dos anos, mais competitiva/visível à escala mundial e preparada para receber um grande evento a nível internacional. Foi então que no início do século XXI surgiu a candidatura, por parte da cidade espanhola – Valência – à 32.^a edição da America’s Cup.

Em 2003, a equipa suíça Alinghi venceu, na Nova Zelândia, a 31.^a America’s Cup e tinha agora a incumbência de organizar a próxima edição do troféu. Devido à falta de condições naturais na Suíça que permitam a realização das regatas nesse país, a equipa Alinghi lançou um concurso a nível europeu para eleger um local para a realização do evento náutico. Portugal e Espanha foram os únicos candidatos. Portugal que, de acordo com a Comissão Portuguesa Organizadora da Candidatura à America’s Cup 2007 (COAC) “dispõe de excelentes condições para albergar a prova, não só porque o campo de regatas de Cascais é considerado um dos melhores da

Europa³⁹, mas também porque o Porto de Lisboa e as marinas e portos de recreio a utilizar oferecem boas soluções para a instalação das bases de treino e competição dos concorrentes”.

Apesar das excelentes condições naturais da frente de água portuguesa, foi a candidatura espanhola a eleita para acolher a 32.^a edição da Taça América.

MASTER PLAN DO EVENTO NÁUTICO INTERNACIONAL

A escolha da cidade Valência, como sede para a 32.^a edição da Taça América, constituiu uma oportunidade ímpar no processo de regeneração da sua frente marítima. Numa adaptação ao plano urbano “Balcón al Mar” (1998) localizado nos antigos terrenos pertencentes ao Porto Comercial de Valência, que inicialmente contemplava a implementação de novos serviços ligados à educação, cultura e recreio, o arquitecto Tomás Llavador desenhou o master plan para a 32.^a Taça América⁴⁰ (2003), com base nas exigências da AC Management (entidade reguladora do evento América's Cup). A ideia inicial, segundo o arquitecto responsável pelo plano urbano, era desenvolver de forma definitiva uma centralidade urbana na fachada marítima. (Llavador, 2014) O plano urbano consistia na estruturação da “Aldeia da 32.^a Taça América”.

3.3.3. MODELO E ESPAÇO

AC VILLAGE: A VILA DA 32.^a TAÇA AMÉRICA

A Vila da Taça América tem como objectivos iniciais de corresponder a todas as necessidades imediatas aquando da realização do evento náutico desportivo (segundo o protocolo que define as regras gerais/formato do evento da Taça América) e de regenerar a frente aquática contaminando positivamente os espaços contíguos. Numa segunda fase, após o evento náutico, as instalações propostas para a AC Village consigam singrar de maneira afirmativa, relativamente a três tipos de usos futuros, ligados: à náutica de recreio e lazer, à realização de eventos desportivos como o

³⁹ Em Agosto de 2011, a cidade de Cascais recebeu a regata inaugural do Campeonato Mundial da Taça América - America's Cup World Series (AC WS). Cascais foi a cidade anfitriã da primeira série de um circuito de oito regatas. O circuito da AC WS antecede a mais prestigiada prova de Vela a America's Cup.

⁴⁰ Para além deste master plan, o arquitecto Tomás Llavador, entre 2004 e 2006, desenvolveu três equipamentos para esta competição na Marina Interior do Porto - as bases das equipas Team Alinghi, BMW-Oracle Racing e Team Germany.

Circuito de Formula 1 e que para além disso consiga ser um espaço lúdico e recreativo para a cidade em condições ditas normais. (Llavador, 2014)

A Vila da Taça América insere-se numa área com 349.000m² e compreende: a construção e remodelação de edifícios, a configuração dos diversos espaços públicos, o melhoramento das instalações portuárias, nomeadamente, na criação de mil e quinhentos pontos de amarração que incluem plataformas flutuantes capazes de albergar embarcações com dez a cento e cinquenta metros de comprimento. A Vila da Taça América encontra-se estruturada na seguinte maneira:

- A - Marina interior (A1 - Bases das equipas Norte / A2 - Base das equipas Sul);
- B - Canal aquático - Grande Avenida Marítima;
- C - Marina exterior (C1 - Marina Norte / C2. Marina Sul);
- D - AC Parque: o Parque Taça América (D1 - AC Parque Norte / D2 - AC Parque Sul);
- E - Praia Malvarrosa;
- F - Porto Comercial de Valência.



Ilustração 65 – Planta com a Vila da Taça América” (Valência), José Maria Tomás Llavador, 1999 (Google Earth, 2014, editada por nós)



Ilustração 66 – Vista aérea sobre a 32.ª Taça América (Valência), José Maria Tomás Llavador, 1999 (Llavador, 2014)

MARINA INTERIOR

A marina⁴¹ interior é a marina histórica da AC Village. Concluída em finais do século XVIII, para usufruto do Porto Comercial de Valência, foi “devolvida” à cidade no ano de 1997 para benefício do cidadão comum. Dez anos volvidos, o plano de água estava preparado para receber grandes eventos náuticos com carácter desportivo de âmbito internacional. Nesta autêntica laguna marítima concentram-se os inúmeros equipamentos dedicados à realização, divulgação e percepção da Taça América, tais como: a casa da America's Cup⁴²; os antigos armazéns reconvertidos (Tigladós)⁴³; área de varadouro⁴⁴; media center; centro de acreditação; international broadcasting center; estúdios de televisão com sala de conferências; ciclovia⁴⁵ e as bases náuticas das equipas da Taça América.

⁴¹ Ver glossário (p. 159)

⁴² A Casa America's Cup é um espaço multimédia, onde são exibidos vídeos e áudios dedicados à explicação da história da Taça América.

⁴³ Os Tigladós foram construídos nos finais do século XIX, para acomodar inúmeras mercadorias que chegavam e partiam do Porto de Valência, estes antigos armazéns foram reconvertidos em espaços para exposições, zonas de jogos interactivos, zonas de descanso, entre outros.

⁴⁴ Ver glossário (p. 159)

⁴⁵ Com a possibilidade de alugar e aparcas as bicicletas.

BASES NÁUTICAS DAS EQUIPAS DA TAÇA AMÉRICA

As bases náuticas,⁴⁶ destinadas às equipas da Taça América, foram alinhadas na marina interior. No limite entre a terra e a água foram instaladas doze estruturas modulares simples e diferenciadas, (com dimensões que variam de 35X70m a 70X70m) que permitem receber um programa extenso e variado. Um dos exemplos é a base da equipa Suíça Alinghi como demonstra a ilustração número 67. Funcionando como autênticas sedes oficiais das equipas da Taça América, estas instalações terão como principais funções de armazenar e atracar as diversas embarcações da América's Cup, possibilitar a reparação e manutenção das mesmas e de criar todas as condições de trabalho para os elementos que compõe as equipas da Taça América. Como tal, foram desenvolvidos inúmeros espaços dedicados, exclusivamente, a cada uma das equipas (oficinas, ginásios, escritórios, salas de reuniões, cafetarias, hangares com oficina e escritório, armazéns das velas, portos a seco,⁴⁷ plataformas flutuantes, calhas de apoio para as *travel lifts*⁴⁸, entre outros). Para além dos espaços de trabalho e lazer das equipas, foram criadas zonas para convidados VIP (sala, terraço, bares), zonas comerciais e interactivas para o público em geral.



Ilustração 67 – Base da equipa Suíça Alinghi, (Valência), José Maria Tomás Llavador, 2004-2005 (Llavador, 2014)

⁴⁶ Ver glossário (p. 159)

⁴⁷ Ver no glossário (p. 159)

⁴⁸ Gruas que movimentam as embarcações

As bases náuticas das equipas da Taça América, apesar do programa/áreas idênticos, individualmente, apresentam identidades próprias. Desenhadas com diferentes conceitos/ideias, foram projectadas por diferentes arquitectos, e encontram-se distribuídas da seguinte maneira:

BASES NORTE

- Base da equipa Suíça Alinghi (Arquitectura de José Maria Tomás Llavador);
- Base da equipa italiana +39;
- Base da equipa sul-africana Shosholaza;
- Base da equipa norte-americana BMW-Oracle (Arquitectura de José Maria Tomás Llavador);
- Base da equipa italiana Luna Rosa (Arquitectura de Renzo Piano).

BASES SUL

- Base da equipa neozelandesa Emirates Team New Zealand;
- Base da equipa francesa Areva Challenge;
- Base da equipa Sueca Victory Challenge;
- Base da equipa espanhola Desafío Español (Arquitectura de Axel Klein e Pedro Palmero);
- Base da equipa alemã Team Germany (Arquitectura de José Maria Tomás Llavador);
- Base da equipa italiana Mascalzone Latino Team Capitalia;
- Base da equipa chinesa China Team (Arquitectura de Françoise Raynaud).

3.3.3.4. BASE DA EQUIPA ITALIANA LUNA ROSA

Dos edifícios anteriormente mencionados destaca-se a base da equipa italiana Luna Rosa projectada pelo arquitecto Renzo Piano. Esta base náutica, elaborada entre 2005 e 2006, tem a particularidade de ser revestida com as velas (recicladas) utilizadas pelas embarcações da equipa italiana.

O edifício é constituído por uma estrutura simples e rectilínea em aço, onde são emoldurados “painéis vela”. A base destes painéis vela é composta por chapas de policarbonato alveolar incolor, que foram à posteriori, revestidas com várias camadas de velas recicladas tipo “Kevlar”⁴⁹ e fibras de carbono.



Ilustração 68 – Fotomontagem da Base da Equipa Luna Rosa (Valência), Renzo Piano, 2005 (Ilustração nossa, 2014)

A fusão dos materiais escolhidos tornam os painéis vela num óptimo revestimento translúcido, leve, com alta resistência a nível da tracção e capaz de resistir a uma forte exposição em ambiente marítimo.

A translucidez da “pele” do edifício em apreço permite que durante o dia haja um filtro da luz natural no interior da estrutura, enquanto, que durante a noite a base náutica se torna numa lanterna do espaço envolvente.



Ilustração 69 - Pormenor da fachada da base da equipa Luna Rosa (Valência), Renzo Piano, 2005 (Ilustração nossa, 2014)

⁴⁹ Fibra sintética muito resistente e leve.

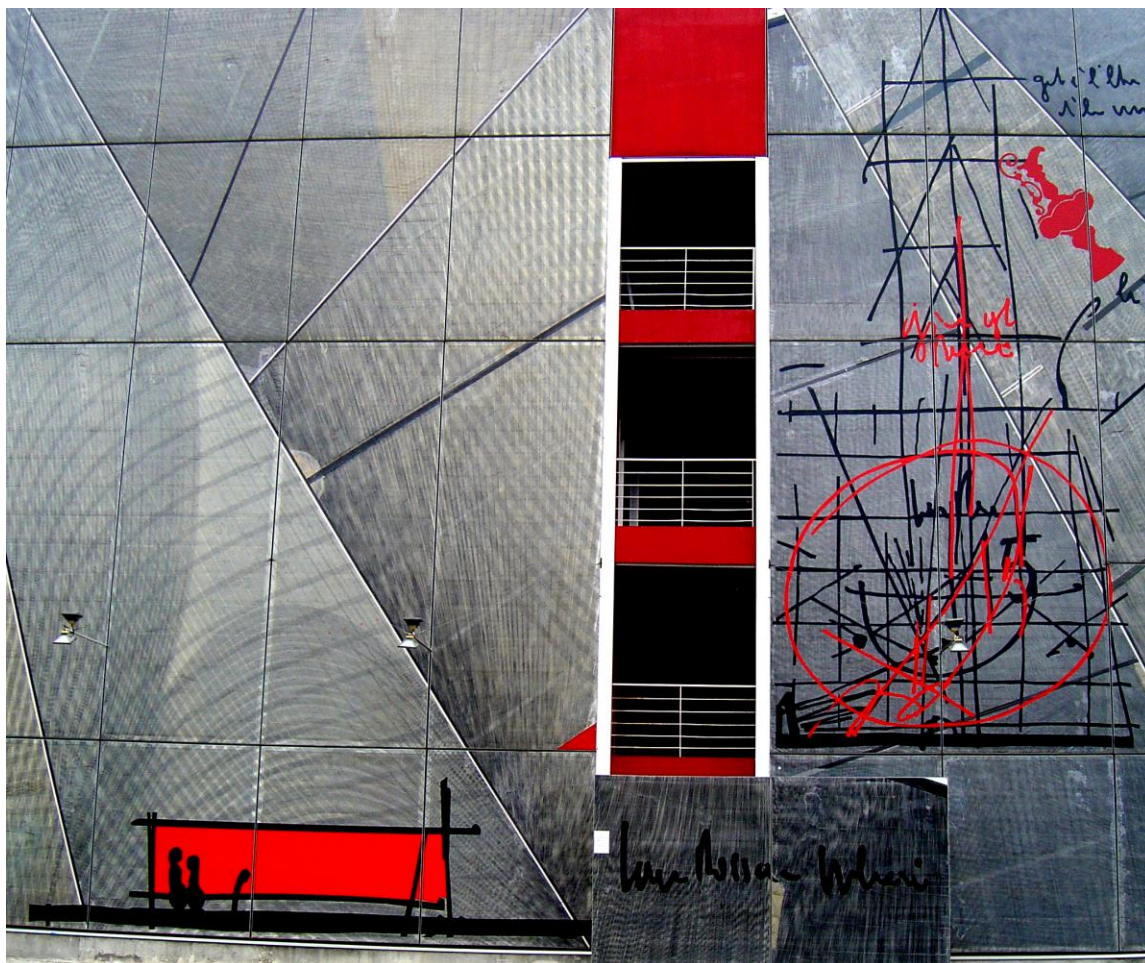


Ilustração 70 - Fachada da base da equipa Luna Rosa (Valência), Renzo Piano, 2004-2005 (Ilustração nossa, 2014)

CANAL AQUÁTICO: A GRANDE AVENIDA MARÍTIMA

Entre os anos 2005 e 2006 foi construído, um canal que rasgou literalmente a Marina Interior. Este canal aquático, que pretende ser a grande avenida marítima das regatas, para além de ser o acesso marítimo à marina história da Taça América, (atravessando a Marina exterior) funciona como elemento articulador do AC Parque Norte e Sul. Com vista a alicerçar as duas margens deste canal instalou-se três postos de acostagem⁵⁰ (plataformas aquáticas) que servem de pontos de paragem para as embarcações de pequeno porte (Exemplos disso são, os táxis de água – os *aquabus's* – que efectuem as ligações Norte e Sul do canal). Para além disso, ao longo desta grande avenida aquática, encontram-se inúmeros pontos de amarração que, em conjunto com as diversas protecções em borracha de modo a não danificar as embarcações), ajudam a atracação das embarcações de maior calado e facilitam o acesso a terra.

⁵⁰ Ver glossário (p. 159)



Ilustração 71 – Plataforma flutuante com pontos de amarração (Valência) José Maria Tomás Llavador, 1999 (Ilustração nossa, 2014)

Anos mais tarde após a realização da Taça América, a ponte que se localizava na marina interior, foi deslocada para o canal aquático, muito devido ao Circuito Europeu de Formula 1, outro grande evento à escala internacional, que se realiza na cidade de Valência.



Ilustração 72 – Circuito Europeu de Formula 1 (Valência) José Maria Tomás Llavador, 1999 (Llavador, 2014)

MARINA EXTERIOR

A Marina exterior é a marina da Vila – Taça América e está preparada para receber grandes eventos náuticos de natureza desportiva de âmbito internacional.

Construída inicialmente para albergar as diversas embarcações destinadas à organização do evento náutico da Taça América, assim como, as embarcações disponíveis para os jornalistas, espectadores esta marina contém seiscentos e vinte e três pontos de amarração de dez metros e cento e cinquenta metros de comprimento (marina norte com cento e sessenta e oito pontos de amarração – marina sul com quatrocentos e cinquenta e cinco pontos de amarração), e apresenta um calado que varia entre os três e os oito metros.

Encontram-se nesta marina as seguintes infra-estruturas e equipamentos: edifício da capitania; centro de informações; centro de operações das regatas,⁵¹ gasolinera e o passeio marítimo elevado.

PASSEIO MARÍTIMO ELEVADO DA TAÇA AMÉRICA

Com a designação de passeio marítimo elevado da Taça América (localizado na parte norte da Dársena Interior) este projecto, executado pela equipa do arquitecto valenciano Carlos Joaquín Meri Cucart, consistiu na elaboração de um molhe, com oitocentos metros de comprimento e dez de largura, que pudesse resolver todas as necessidades funcionais durante e após o evento desportivo da Taça América.

Esta proposta teve que responder aos seguintes objectivos:

- em primeiro lugar, exercer uma acção defensiva em relação às ondas de tempestade e das correntes marítimas - proteger e definir a Marina Norte da Marina exterior;
- em segundo lugar, permitir a articulação dos inúmeros serviços exigidos pela organização do evento náutico.
- e em terceiro lugar, possibilitar a utilização urbana lúdica por parte dos visitantes.

⁵¹ O Centro de Operações da Regata é responsável por tudo o que acontece na água.

Com o intuito de resolver os problemas de articulação dos diversos usos e funções, relativos aos três pontos anteriormente mencionados, construíram-se diversos módulos em aço distribuídos ao longo do molhe que servem de sistema estrutural à parte superior do Passeio Marítimo.

A variação de um ou vários módulos permite a criação de espaços diferenciados (tais como instalações sanitárias; lojas associadas à náutica de recreio; lavandarias; entre outros.). Cada módulo (compostos por perfis metálicos IPE 600 cobertos por lajetas em betão) contém um metro e vinte de comprimento que foram apoiados sobre uma peça pré-fabricada em betão com cerca de cinco metros de comprimento.

A parte superior do Passeio Marítimo constitui um excelente miradouro. Por altura da realização do evento náutico da Taça América, foram instalados binóculos turísticos para a observação das regatas. Neste ponto, onde a brisa marinha é uma constante, pode-se desfrutar de magníficas panorâmicas sobre a Praia Malvarrosa, assim como do Canal Marítimo de onde partem e chegam as diversas embarcações. Apresentando uma localização privilegiada foram construídos diversos equipamentos na parte superior do passeio.



Ilustração 73 – Restaurante/cafeteria do passeio marítimo (Valência), Carlos Meri Cucart, 2007 (Ilustração nossa, 2010)

No início do passeio foi projectado um jardim marítimo composto por espécies arbóreas resistentes ao clima marítimo. Para este espaço desenhou-se uma malha arborizada que servisse de rótula entre a rede urbana da cidade, o AC Parque e a praia.

Contíguo ao jardim marítimo foi projectado um tanque aquático (com água devidamente tratada proveniente do mar) para a prática desportiva, que não chegou a ser construído.

A meio do passeio foi instalado um restaurante/cafetaria, e no final do mesmo ergue-se um edifício para uso da capitania marítima que, por sua vez, encerra o conjunto arquitectónico.

Este Passeio Marítimo revela-se uma infraestrutura importante, no contexto urbano, na medida em que, para além de ser o prolongamento do passeio marítimo pré-existente, também é um elemento de transição/relação entre o AC Parque e a malha urbana da cidade.

AC PAQUE: O PARQUE DA TAÇA AMÉRICA

O Parque da Taça América é a parte da Vila da Taça América que geralmente é acessível ao público. Este Parque encontra-se limitado a Norte pelo Passeio Marítimo da Praia Malvarrosa, a Sul pelo Porto Comercial de Valência e a Este e Oeste pelas marinas da marina interior e marina exterior respectivamente.

Com o objectivo de acolher um importante número de visitantes, o Parque da Taça América encontra-se estruturado em duas grandes áreas. São elas o AC Parque Norte e o AC Parque Sul. As margens Norte e Sul são cercadas através do canal aquático, que, também, funciona como uma grande avenida marítima e é o acesso à marina histórica (marina interior) por parte das embarcações.

Com uma posição central no Plano Estratégico da 32.^a Taça América, este parque funciona como uma rótula articuladora das marinas interior e exterior. Além do mais, é um prolongamento do Passeio Marítimo pré-existente da Praia Malvarrosa e funciona como elemento separador/barreira do Porto Comercial de Valência.

O Parque da Taça América foi projectado por inúmeros arquitectos dos quais se destaca David Chipperfield que em conjunto com o *atelier* B720 Arquitectos realizaram

o edifício Veles e Ventes e os arquitectos Juan Añón e Rafael Martínez que desenharam a proposta com a designação de “Ordenación del limite este de la dársena interior del puerto de valência: el Parque de la Dársena”. (Añón; Martínez, 2007, p. 140)

Neste parque/passeio marítimo (onde o público poderá ver, experienciar, brincar e descobrir a Taça América) existem inúmeros equipamentos e espaços dedicados:

- as zonas de entretenimento (parque insuflável para as crianças, plano de água para embarcação com controlo remoto, America's Cup Class Experience,⁵² zona para triciclos Wind Sails, entre outros);
- ao visionamento das provas (anfiteatros, ecrãs gigantes, balão de ar quente);
- às exposições (sala dos troféus AC e Louis Vuitton, exposição das embarcações⁵³, exposições dos patrocinadores);
- a restaurantes, cafetarias e bares (17 espaços no total), a lojas (3 AC Shop's, Louis Vuitton Store, America's Cup Boutique, quiosque de jornais);
- à organização do evento náutico (Consortio Valência 2007, Centro de Voluntariado).

ELEMENTOS DE ARTICULAÇÃO: AS PONTES DO AC PARQUE SUL

Para além do já mencionado canal aquático, que serve de “ponte” entre as margens Norte e Sul do AC Parque, foram construídas paralelamente duas pontes no lado Sul da marina interior.

Com o intuito de articular e condicionar a entrada no AC Parque Sul, elaborou-se uma primeira ponte basculante que permite o controlo de acesso a veículos motorizados e uma segunda ponte, desta feita, pedonal que garante a ligação ininterrupta dos visitantes ao parque.

⁽⁵²⁾ America's Cup Class - Exposição das embarcações: cada equipa da AC disponibiliza uma das suas embarcações para uma exibição pública, onde as pessoas poderão ver e descobrir um pouco mais acerca das mesmas.

⁽⁵³⁾ America's Cup Class Experience: é disponibilizado uma embarcação real da America's Cup onde o público se torna a própria tripulação.



Ilustração 74 – AC Park e o Porto Comercial de Valência (Valência), Juan Añón e Rafael Martínez, 2007 (Añón; Martínez, 2007, p. 141)

ELEMENTO DE SEPARAÇÃO: O MURO DO AC PARQUE

No lado Sul do AC Parque destaca-se o muro que separa a AC Village do Porto Comercial de Valência. O muro é composto por inúmeros módulos pré-fabricados de betão (preparado para a exposição em ambiente marítimo) que podem ser desmontado sem custos excessivos.

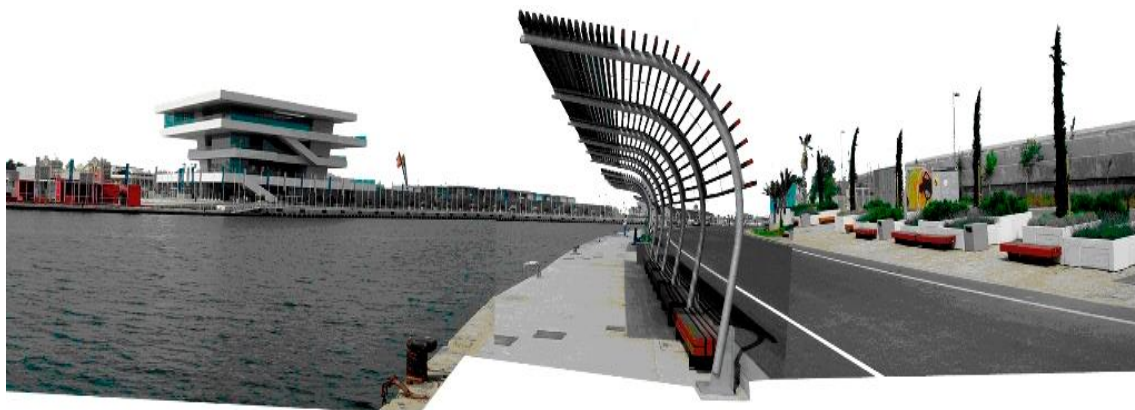


Ilustração 75 – Panorâmica AC Parque Sul (Valência), Juan Añón e Rafael Martínez, 2007 (Márcio Delgado, 2010)⁵⁴

Esta muralha de betão armado, com cinco metros de altura, constitui uma autêntica barreira física, acústica e visual entre o parque urbano e as actividades do Porto Comercial de Valência. A estrutura em causa (preparada para receber inúmeras espécies arbóreas) consegue uma redução do ruído (para menos quarenta decibéis), causado pelos veículos que circulam no recinto portuário.



Ilustração 76 – Corte transversal do AC Parque Sul (Valência), Juan Añón e Rafael Martínez, 2007 (Añón; Martínez, 2007, p. 144)

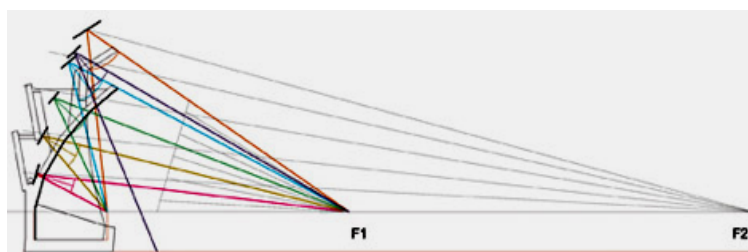


Ilustração 77 – Corte Esquemático do muro de separação entre o AC Parque Sul e o Porto Comercial (Valência), Juan Añón e Rafael Martínez, 2007 (Añón; Martínez, 2007, p. 145)

⁵⁴ Mais à direita encontra-se o muro de separação entre o AC Parque e o Porto Comercial de Valência e à esquerda encontra-se o edifício Vels y Vents.

VELES Y VENTS: O EDIFÍCIO PANORÂMICO DA 32.ª TAÇA AMÉRICA

“Veles y Vents” é o título do poema criado por Ausiàs March no qual o poeta invoca a força dos ventos e mar. A maneira encontrada para homenagear este importante poeta valenciano do Século XV foi baptizar o edifício sede da 32.ª Taça América com o nome do poema - Veles y Vents (Velas e Ventos).



Ilustração 78 – Edifício Veles y Vents (Valência), David Chipperfield e Firmin Vasquez, 2007 (Chipperfield; Vasquez, 2007, p. 31)

Projectado, pelo arquitecto britânico David Chipperfield em parceria com o arquitecto catalão Firmín Vázquez, com o objectivo de ser a “peça chave” na reestruturação do recinto da 32.ª Taça América, este edifício encontra-se localizado nas margens do parque norte.

A dupla de arquitectos Chipperfield/Vázquez conquistou em 2005/06, o primeiro prémio do concurso, restrito a alguns escritórios de arquitectura, do qual houve a participação de nomes como Jean Nouvel, Carlos Ferrater, Foreign Office Architects (FOA), entre outros.

Com um posicionamento estratégico e privilegiado (debruçado no cruzamento entre a marina interior e o canal aquático) este equipamento, para além de ser um ponto de encontro a nível social entre as equipas, patrocinadores, convidados e público, também é um local privilegiado na observação e acompanhamento das inúmeras

regatas. Este edifício tem a pretensão de ser o miradouro oficial da frente marítima da cidade de Valência.

O edifício, com cerca de onze mil metros quadrados distribuídos por quatro pisos, é composto por vários planos horizontais superpostos (de modo desfasado), projectados para criar sombras sobre os terraços suspensos para que os visitantes possam desfrutar com conforto das vistas sobre a AC Village.

A horizontalidade e fluidez dos planos brancos, fortemente ancorados junto ao canal aquático, relembram a arquitectura de Frank Lloyd Wright, nomeadamente a Casa Kaufmann projectada em 1934.

A PERMEABILIDADE E A CONTINUIDADE

Veles y Vents para além de ser uma das “portas” de entrada da Taça América também é um eixo de circulação estruturante na malha urbana circundante.

O edifício, em conjunto com o plano de água existente (marina interior), define uma praça de acolhimento para os inúmeros visitantes. Contíguo a esta praça de água foi implementado um cais ancoradouro, no qual as pessoas podem desembarcar comodamente, de modo a facilitar a transição entre água e terra.

Na planta inferior (frente à praça de água), na transição entre o exterior e interior, foi projectada uma zona de recepção para convidados e um restaurante com serviços de bar com esplanadas que possui uma orientação privilegiada para o canal aquático.

A segunda planta desenrola-se ao nível da plataforma horizontal inferior. A este plano, o edifício torna-se extremamente permeável ao público, na medida em que estabelece (de maneira suave através de rampas ligeiramente inclinadas) a articulação pedonal entre a avenida das Bases Aquáticas e a parte superior do AC Parque Norte.

Na continuidade da plataforma inferior, prolonga-se uma praça pública elevada, “expulsa” pelo edifício, que acolhe à superfície, restaurantes, bares, postos de informação e (em baixo) um parque de estacionamento com capacidade para albergar oitocentos automóveis.

VISTAS

“E o sábio criador inventou um artifício simples de arquitectura, para que o mar prevalecesse. E para guardar para si, para sempre, captando-o com aquela moldura de sombra, o luminoso *mare nostrum*”. (Baeza, 2008, p. 109)

Localizado de modo privilegiado sobre o território marítimo de Valência, Vels y Vents é por excelência um edifício panorâmico. Segundo Henrique Muga, o principal objectivo dos edifícios panorâmicos são as vistas. Este autor afirma que “as vistas são sempre um factor essencial da qualidade emocional de um edifício e constituem um dos elementos fundamentais na relação entre o interior e o exterior”. (Muga, 2005, p.174)

A LUZ E A SOMBRA

As condições solares adversas de Valência, em conjunto com a necessidade de criar espaços interiores e exteriores confortáveis, foram aspectos decisivos no traçado final da obra Vels y Vents.

Segundo o estudo realizado por Milene Palhinha “perante as adversas condições solares o sombreamento e a iluminação são uma necessidade para o conforto e eficiência energética. São por isso apresentados os parâmetros que avaliam e quantificam estas necessidades, abrangendo a dicotomia de que quando se evita a entrada do sol indesejado, priva-se o espaço da iluminação natural. No desenho de um sistema de sombreamento, é por isso preciso, considerar estes aspectos de modo a encontrar um equilíbrio entre os vários parâmetros. Os parâmetros são: proporcionar um adequado controlo solar; evitar a entrada de radiação solar quando indesejado; propiciar uma luminosidade adequada à actividade a que o espaço se destina; garantir equilíbrio entre o fluxo luminoso incidido e reflectido; controlar os níveis de reflexão; procurar equilíbrio entre a uniformidade e o contraste; e evitar o ofuscamento”. (Palhinha, 2009, p. 29)

Neste seguimento, os arquitectos tiveram que considerar um conjunto de parâmetros na fase projectual e consideraram um conjunto de princípios estratégicos e aspectos técnicos, relativos ao edifício, de maneira a conseguir como já foi referido anteriormente “proporcionar um adequado controlo solar; propiciar uma luminosidade adequada à actividade a que o espaço se destina e evitar o ofuscamento” (Palhinha, 2009, p. 29). Um dos principais princípios estratégicos utilizados, foi a ideia de criar (e aproveitando a maneira como as plataformas horizontais do edifício se encontram

superpostos) foi a projecção dos terraços a levitar sobre o território que funcionam como palas de sombreamento para a protecção dos raios solares de maior inclinação vertical. Desta maneira o edifício trabalha como autênticos *Light shelves*.⁵⁵



Ilustração 79 – Edifício Veles y Vents (Valência), David Chipperfield e Firmín Vasquez, 2007 (Chipperfield; Vasquez, 2007, p. 35-37)

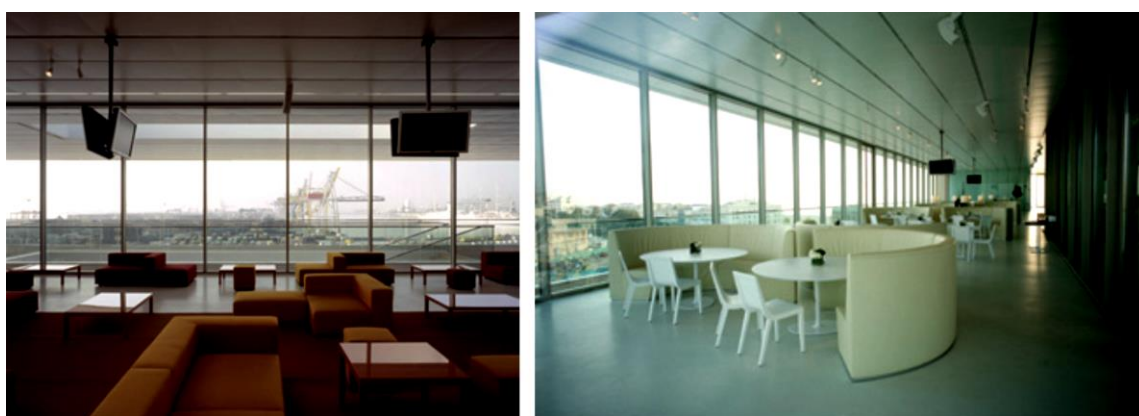


Ilustração 80 – Interior do edifício Veles y Vents (Valência), David Chipperfield e Firmín Vasquez, 2007 (Chipperfield; Vasquez, 2007, p. 36)

⁵⁵“Instrumento de direcção da luz para o tecto (no caso do edifício Vels y Vents revestido com placas metálicas pintadas de branco), resultando num espaço com maior nível de iluminação natural através da reflexão de luz difusa no tecto e por isso capaz de iluminar de forma mais eficaz a superfície e protegendo a parte da frente da sala contra a irradiação directa”. (Palhinha, 2009, p. 47)

Com o objectivo de captar a essencialidade do lugar, os arquitectos Chipperfield e Vázquez através do sistema estrutural implementado como que “rasgaram” no edifício enormes vãos (emoldurados pelos terraços) que resgatam para o seu interior a perspectiva envolvente, de maneira a proporcionar aos visitantes do edifício, vistas sobre o território marítimo portuário de Valência.

As paredes de vidro são barreiras físicas impenetráveis à passagem corpórea, mas não ao alcance visual, produzindo um efeito de fluidez e continuidade espacial, para o exterior, tal como experimentados por Wright e Mies. As transparências produzidas pelas cortinas de vidro são limitações que resgatam e se abrem para o ilimitado, dentro do próprio espaço interno.

Para além do vidro existem outros factores importantes a destacar relativamente à materialidade e desenho deste edifício dos quais se destacam:

- os planos horizontais (que parecem levitar sobre a Aldeia da Taça América) são construídos em betão armado e revestidos, ao nível dos parapeitos e tectos, com placas em aço pintadas de branco;
- os terraços são revestidos a madeira com guarda-corpos em vidro;
- e o “encerramento” de parte do núcleo interno do edifício com generosas cortinas transparentes é composta por vidro duplo de controlo solar que evita a incidência do sol no interior.

O edifício Vels y Vents é o elemento arquitectónico que se destaca na frente de água de Valência. Este edifício panorâmico para além de ser o miradouro oficial da *waterfront* de Valência funciona como ponto de encontro a nível social entre as equipas, patrocinadores, convidados e público em dias de provas de náutica desportiva. Este edifício revela-se importante na medida em que promove a coesão territorial ao nível da continuidade, mobilidade, acessibilidades e visibilidade urbanas.

3.3.4. VALÊNCIA: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

As mudanças mais significativas na estrutura urbana da cidade de Valência começam a surgir nos anos 90, através da construção de infraestruturas e equipamentos ligadas às redes de transportes, aos aspectos culturais, comércio e serviços. Assim como Barcelona a cidade de Valência adoptou uma estratégia global de regeneração

impulsionada pela realização dos grandes eventos. Exemplo disso mesmo, a equipa do arquitecto espanhol José Maria Tomás Llavador desenvolveu o plano urbano para a Cidade das Artes e das Ciências entre 1994 e 1996. Mas foi em 2003 que a cidade teve a grande oportunidade de regeneração da sua frente de marítima através da realização do evento náutico – America's Cup. Nesse ano foi traçado um plano, também este desenvolvido pelo arquitecto Tomás Llavador, com a ideia inicial de desenvolver uma nova centralidade urbana na fachada marítima, através da implementação da Vila – Taça América. Os principais objectivos eram corresponder a todas as necessidades imediatas aquando da realização deste evento náutico desportivo e de regenerar a frente aquática contaminando positivamente os espaços contíguos. E ainda que as instalações propostas, após o evento náutico, conseguissem singrar de maneira afirmativa relativamente a três tipos de usos futuros: a náutica de recreio e lazer; a realização de eventos desportivos (e culturais) como o Circuito de Formula 1; a utilização como espaço lúdico e recreativo para a cidade em condições normais. (Llavador, 2014) Como tal, foi prevista a configuração dos espaços públicos, o melhoramento das instalações portuárias e a construção, remodelação e reconversão de edifícios dedicados à realização, divulgação e percepção da Taça América.

Dos edifícios construídos destacamos as bases náuticas das equipas da 32ª Taça América pelos aspectos experimentais e funcionais. Funcionando como autênticas sedes oficiais das equipas da Taça América, as doze bases náuticas das equipas da 32ª Taça América tiveram como principais funções de armazenar e atracar as diversas embarcações da América's Cup, possibilitar a reparação e manutenção das mesmas e de criar todas as condições de trabalho para os elementos que compunham as equipas da Taça América. Nestas bases foram desenvolvidos inúmeros espaços dedicados, exclusivamente, a cada uma das equipas. Para além dos espaços de trabalho e lazer das equipas, foram criadas zonas para os convidados, zonas comerciais e interactivas para o público. Outro edifício que se destaca é o edifício panorâmico Vele y Vents. Este equipamento para além de ser um ponto de encontro a nível social entre as equipas, patrocinadores, convidados e público, também é um local privilegiado na observação e acompanhamento das inúmeras regatas. Este edifício teve e tem a pretensão de ser o miradouro oficial da frente marítima da cidade de Valência.

Tal como nos casos anteriormente apresentados de Barcelona e Vigo a cidade de Valência também apresenta alguns pontos menos positivos. Exemplos disso mesmo temos a tentativa falhada de alguns dos equipamentos propostos em conseguir corresponder às necessidades após o evento náutico da XXXIIª America's Cup. Apesar de terem correspondido afirmativamente durante a realização da prova da Taça América os edifícios das bases náuticas das equipas e do edifício Vels y Vents encontram-se actualmente parcialmente inactivos e com falta de manutenção constituindo desta maneira uma barreira entre a malha urbana e a frente de água. Devido a esta “barreira” e à grande escala do território os espaços são utilizados ao longo do ano essencialmente por desportista, transeuntes, pescadores e nautas. Assim, como o Fórum 2004 (Barcelona) este território acolhe esporadicamente alguns eventos ocasionais como concertos, feiras, entre outros que atraem todo o tipo de públicos e que dinamizam de certa maneira o espaço.

De modo a resolver os muitos problemas que este território apresenta actualmente foi realizado um concurso internacional de ideias (Valência al Mar – Marina Juan Carlos I) ganho por Tomás Llavador, Jean Nouvel e o escritório Ribas Associados no ano de 2007.

4. NÁUTICA DESPORTIVA: PROJECTO NA TRAFARIA

”O objectivo do planeamento urbanístico é o de preparar planos para o desenvolvimento do espaço humanizado, das comunidades locais e regionais, com propostas para a localização das componentes urbanas e das redes infra-estruturais de forma coordenada, tanto em termos endógenos como exógenos, e proceder à gestão do processo. O processo é multi-espacial e multi-horizonte, multidisciplinar, altamente sistémico, permanente no tempo e cobrindo, progressivamente, numa focagem selectiva e de escalas adequadas, todo o território”. (Lobo, 1999, p.11)

PROJECTO NA TRAFARIA

O projecto que se segue foi desenvolvido no âmbito da disciplina de Projecto III da Faculdade de Arquitectura da Universidade Lusíada durante o quinto ano. O território seleccionado para o desenvolvimento dos temas que nos foram propostos encontra-se localizado na sua totalidade na freguesia da Trafaria, integrada no concelho de Almada. Ao longo do ano desenharam-se várias propostas espaciais ligadas por um passeio marítimo. Na base conceptual do desenvolvimento do projecto esteve presente um conjunto de pesquisas teóricas, desde a análise do território, investigação histórica do local, investigação topográfica, investigação sobre zonas de protecção e sobre o tipo de flora, bem como investigação hidrográfica (estudo das marés e correntes locais, da geologia do território e dos movimentos de areias). Foram também estudos os processos de desenvolvimento urbanos similares que já haviam sido feitos anteriormente tais como a Taça América em Valência e parques urbanos com frentes de mar. Foram ainda elaborados trabalhos teóricos relativos a dois temas, um dos temas estava relacionado com o estudo de ambientes similares, a relação da arquitectura com a água, o estudo da Taça América e o estudo de habitações em frentes de água. O outro tema envolvia o desenvolvimento de trabalhos que apresentassem propostas arquitectónicas onde se explicassem soluções relativas ao desenvolvimento de materiais (madeira, pedra, betão e metal).

PROGRAMA

O programa envolvia o desenho de todo o território da Trafaria, mais especificamente a área compreendida entre a Trafaria e a Cova do Vapor. Os projectos a implementar eram um passeio marítimo que fizesse a ligação entre a Trafaria, Cova do Vapor e permitisse uma ligação a Porto Brandão. O passeio marítimo deveria ser marcado pelo

desenho de três projectos distintos no que à função diz respeito. Os três projectos eram: uma proposta para a Taça América em Portugal, que envolvia a criação de uma estrutura de grande escala; uma estação fluvial, com o respectivo cais de embarque para a Trafaria, que servia de apoio para os cacilheiros da travessia Belém/Porto Brandão/ Trafaria; e uma casa para o “Construtor Solness”, personagem principal da peça com o mesmo nome de Henrik Ibsen. A casa para o “Construtor Solness” tinha com pressupostos localizar-se na malha urbana da Cova do Vapor e relacionar-se de alguma forma com o “caos” existente neste pequeno aglomerado de construções unifamiliares.

Este capítulo pretende por um lado dar a conhecer o lugar da Trafaria e por outro descrever aprofundadamente as questões conceptuais e os modelos subjacentes do trabalho prático desenvolvido na cadeira de Projecto III.

4.1. MODELO E TEMPO

É desconhecida a data inicial da formação desta pequena Vila da Trafaria situada na zona terminal da bacia do Baixo Tejo. Os primeiros registos toponímicos tiveram lugar apenas no final do século XVII, período que Dom Pedro II ordenou erigir o Forte da Trafaria. Encontrando-se localizado a Nascente do território em estudo, este forte foi construído em 1683, integrando assim o sistema de defesa de costa marítima da barra do Tejo. Ao longo dos anos este edifício desempenhou diversas funções, tais como a de lazareto (hospital de quarentena) e presídio militar. (Barroso; Jesus, Gonçalves, 1982) Actualmente este forte encontra-se desocupado e em degradação.

Para além do Forte da Trafaria existem mais duas estruturas militares que merecem ser mencionadas. São elas as Baterias da Raposeira e Alpena. Construídas em finais do século XIX, este sistema defensivo encontram-se localizadas no cimo da arriba fóssil em posição estratégica e de forma camuflada. Apesar destas estruturas militares terem sofrido alterações durante a I Guerra Mundial, também estas estão ao abandono.

A Trafaria cresceu, tendo como principais actividades económicas a pesca e a agricultura. No entanto, a actividade industrial começou também a desenvolver-se no final do século XIX através da inauguração em 1874 da “fábrica de dinamite”. (Barroso; Jesus, Gonçalves, 1982)



Ilustração 81 – Trafaria (1793): Planta levantada e desenhada pelos discípulos da Academia Real de Fortificação, Artilharia e Desenho (SIDCarta)⁵⁶

A Trafaria cresceu, tendo como principais actividades económicas a pesca e a agricultura. No entanto, a actividade industrial começou também a desenvolver-se no final do século XIX através da inauguração em 1874 da “fábrica de dinamite”. (Barroso; Jesus, Gonçalves, 1982)

Para além desta indústria, merecem ainda destaque nesta época a indústria conserveira, bem como um conjunto de pequenas instalações industriais dedicadas à produção de azeite de sardinha.

No início do século XX, “esta frente de água foi também palco de uma significativa actividade balnear com fins terapêuticos (doenças pulmonares), gozando a “praia da costa da Trafaria” de considerável reputação com o intuito de aproveitar as potencialidades terapêuticas desta área, foi aqui criada por volta de 1910 a Colónia Balnear Nacional, destinada a jovens e patrocinada pela assistência nacional de tuberculosos. Na mesma altura, e reforçando a vertente lúdica desta área, é também inaugurado o Casino da Trafaria (actualmente Recreios Desportivos da Trafaria),

⁵⁶ Fonte: SIDCarta (Sistema de Informação para Documentação Cartográfica: o Espólio da Engenharia Militar Portuguesa)

colectividade elitista onde as pessoas se reuniam. Nesta época, a Trafaria gozava de considerável protagonismo enquanto local balnear, assente nas ligações fluviais a Lisboa. A frente de água fluvial – correspondente a toda a faixa entre o areal da Trafaria e a Cova do Vapor – era objecto de utilização preferencial, pois as praias de mar eram desaconselhadas devido aos seus ares, considerados “demasiado fortes”. Contudo, em meados do século XX, as correntes higienistas com ascendente em Portugal, vieram dar uma nova orientação às práticas balneares, passando a valorizar-se as praias marítimas em detrimento das fluviais devido ao seu carácter mais benéfico para a saúde”. (Estevens, 2006, p. 78)

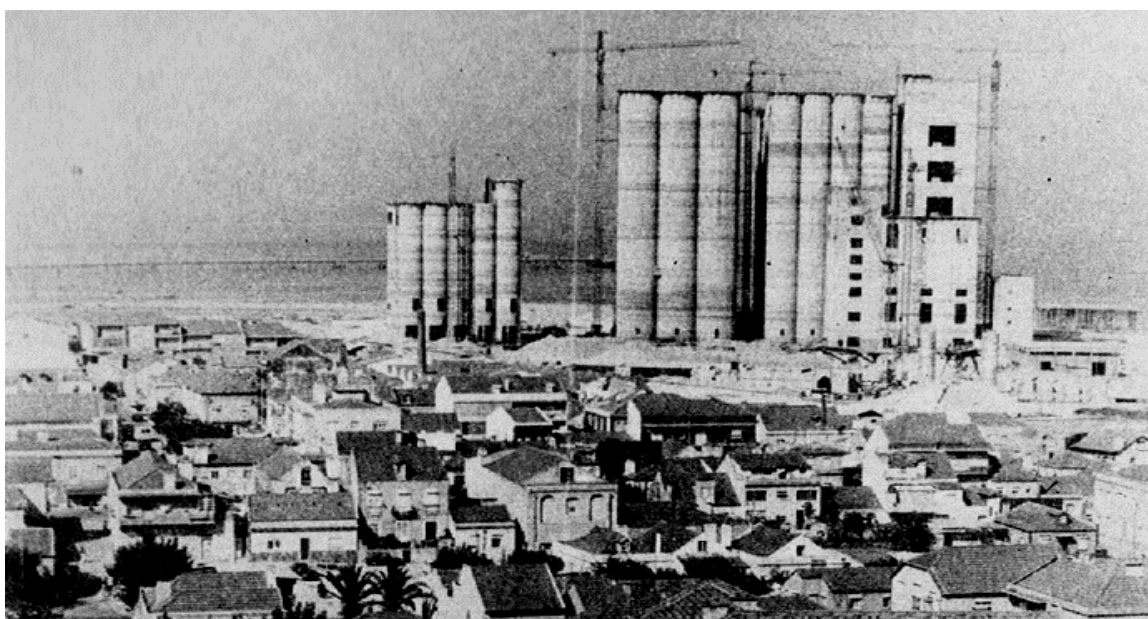


Ilustração 82 – Terminal de graneis sólidos (Trafaria), 1986 (Barroso; Jesus, Gonçalves, 1982, p. i)

Ao longo dos anos seguintes, foram ocorrendo diversas mudanças ao nível da dinâmica deste território. No entanto, é desde os anos 40 do Século XX que verificamos um enorme recuo da linha de costa. E, a partir de 1950, constrói-se um “esporão junto à Cova do Vapor, na parte voltada ao rio, e um sistema com vários esporões ao longo da parte ocidental, abastecendo-se artificialmente as praias com areias dragadas do Tejo”. (Dias, 2000) Também nesta altura realizou-se “a arborização do areal entre a Trafaria e a Costa, impedindo a alimentação natural das praias, a construção de barragens na bacia do Tejo, [...] regularizando o curso do rio e impedindo a chegada à foz dos sedimentos resultantes da erosão a montante, em volume particularmente importante nos períodos de cheia, e ainda as dragagens de areia na parte vestibular do estuário do Tejo para obras ou para a desobstrução dos canais de navegação e consequentes depósitos noutros locais, são factores

geralmente apontados como responsáveis pela situação de recuo acelerado da costa neste local". (Dias, 2000). Mais tarde, por volta dos anos 80 (Século XX), decorreram faseadamente as obras do aterro ribeirinho contíguo ao núcleo urbano da Trafaria, dedicado à construção de uma unidade (SILOPOR) destinada ao armazenamento de granéis sólidos.

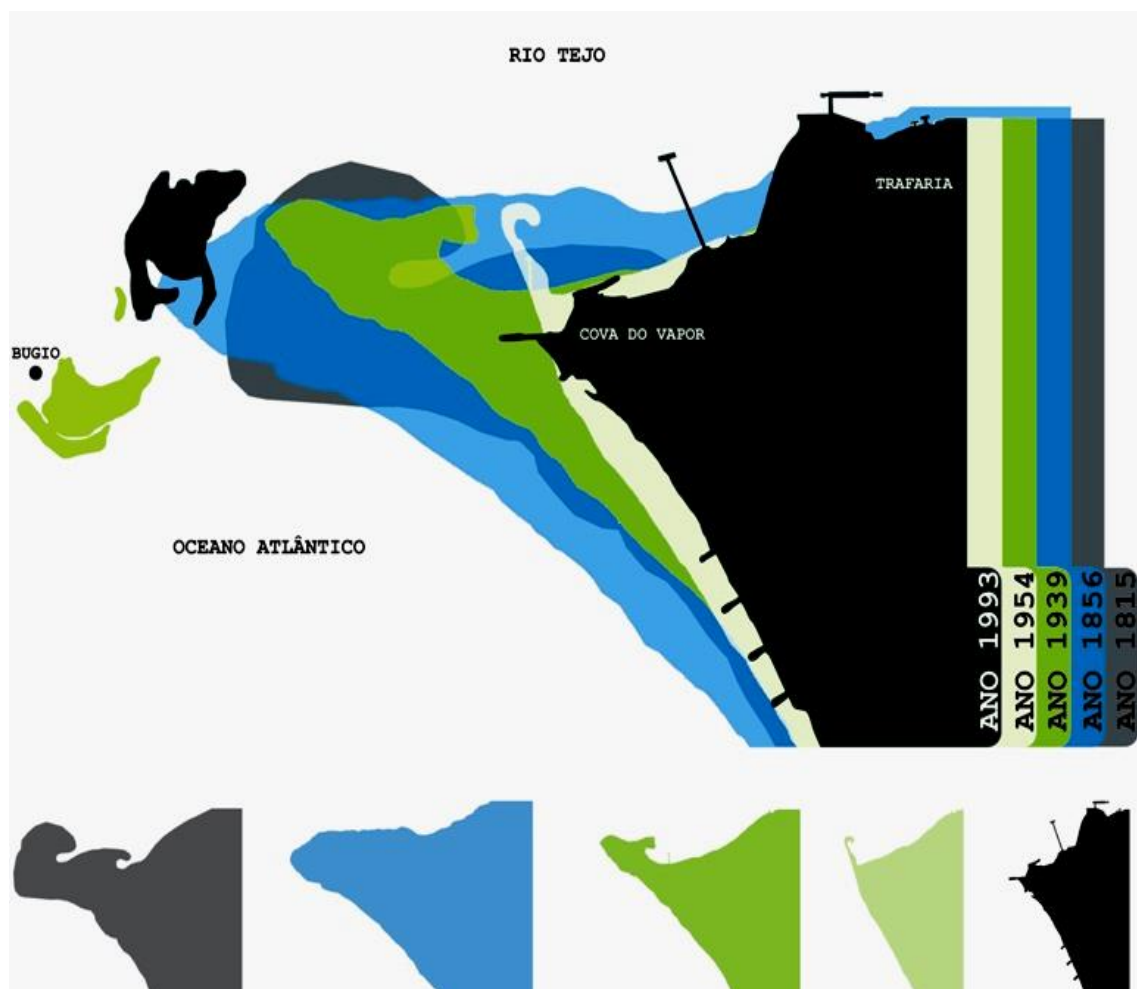


Ilustração 83 – Transformação morfológica da frente de água da Trafaria - Sobreposição das cartas militares dos serviços cartográficos do exército (Ilustração nossa, 2014)

Algumas intervenções humanas mal planeadas e fenómenos naturais parecem ter sido elementos importantes para a modificação dos limites morfológicos deste território. Posto isto e considerando o trabalho anteriormente realizado por Maria Helena Dias,⁵⁷ realizou-se um cruzamento de diversas cartas militares (Ilustração 83), desde a Carta topográfica militar da Península de Setúbal de José Maria das Neves Costa (1:30000,

⁽⁵⁷⁾ Obteve, em 1988, o seu doutoramento na Universidade de Lisboa com uma dissertação sobre o tema da leitura e utilização de mapas temáticos. É autora de mais de meia centena de títulos publicados na área da cartografia, destacando-se a coordenação de *Os mapas em Portugal*. Da tradição aos novos rumos da cartografia (Cosmos, Lisboa, 1995) e ainda de quatro séculos de imagens da cartografia portuguesa (CNG/CEG/IGeoE, Lisboa, 1998, 1ª ed., 1999, 2ª ed.). É actualmente Investigadora responsável do projecto SIDCarta (POCTI/43111/GEO/2001).

levantada entre 1813-15 e desenhada em 1816) até às Cartas Militares de Portugal da Trafaria (1:25000, levantada, desenhada e publicada pelo Instituto Geográfico do Exército), e conseguimos observar que a mais profunda e significativa alteração ocorrida na área em estudo está directamente relacionada com os seus limites morfológicos.

Foi a partir do cruzamento das Cartas Militares que se detectou um recuo bastante significativo da linha de costa.

Mais recentemente, em 2006, o Instituto da Água (INAG, I.P.) promoveu as «Obras de Reparação das Estruturas de Defesa Costeira da Costa da Caparica e da Cova do Vapor» no sentido de contribuir para uma maior estabilização desta costa. As obras foram justificadas, de acordo com o INAG, devido à enorme “carência generalizada de areia nas praias, ficando estas praticamente imersas em preia-mar e de uma degradação clara de grande parte das obras de protecção existentes”. Os trabalhos executados na Cova do Vapor basearam-se em dois factores: “no reperfilar dos esporões existentes, aumentando o comprimento dos que passarão a ter um papel estruturante, e por outro no reperfilar da obra aderente existente na frente urbana, reconhecendo o papel vital que a mesma desempenha em termos de defesa e rematando o coroamento desta obra aderente de forma a ter um tratamento de inserção no arruamento marginal, mas possibilitando futuros acessos a equipamentos pesados para efeitos de manutenção”. (INAG, I.P.) Apesar de todas estas transformações ao longo dos anos a área em estudo beneficia de um valor natural bastante interessante, ideais a nível balnear e para a prática desportiva (surf, windsurf, kitesurf, vela, entre outros) que podem e devem ser explorados.

No sentido de estabilizar e regenerar os limites morfológicos e urbanos da frente de água da Trafaria foi traçado um plano estratégico.

4.2. MODELO E ESTRATÉGIA

Como já foi referido anteriormente, são inúmeras as cidades ibéricas que têm vindo a desenvolver estratégias de regeneração para as frentes de água devolutas, numa perspectiva de melhorar a sua imagem e qualidade de vida da população. Contudo, existem inúmeras frentes de água urbanas que necessitam de operações regenerativas, com o objectivo de as “desenvolver”, tornando estas em áreas mais competitivas e sustentáveis. Um desses casos é a frente ribeirinha e marítima da

Trafaria à Cova do Vapor que «apesar dos inúmeros instrumentos de planeamento, até aqui desenvolvidos, encontra-se ainda fechada sobre si mesma num contexto de reestruturação industrial caracterizada por graves problemas económicos e sociais». (Estevens, 2006, p. 78)

PROPOSTA/HIPÓTESE

A proximidade face à Cidade de Lisboa e a sua relação directa com o Rio Tejo e o Oceano Atlântico conferem à Trafaria uma situação ímpar no contexto da Área Metropolitana de Lisboa (AML).

A nossa área de estudo encontra-se, limitada, a Sul pelas praias da Costa da Caparica e arriba fóssil de vertente inclinada, a Nascente pelo núcleo urbano da Trafaria e a Poente pelo pequeno núcleo da Cova do Vapor que apresenta como principal referência visual a Torre do Bugio. Pela sua localização e valores naturais esta zona terá que ser encarada como um “território estratégico” à escala metropolitana, desempenhando um papel estruturante no sistema urbano e ambiental. Como tal foi desenvolvida para este território uma proposta/hipótese elaborada no âmbito do programa do segundo ano do segundo ciclo do curso de arquitectura que teve como tema principal as *Waterfronts* no Estuário do Tejo.

Com uma área de intervenção com cerca de cento e cinquenta hectares e com uma extensão de três quilómetros a proposta teve como objectivo principal desenvolver um plano estratégico que engloba um Passeio Marítimo da Trafaria à Cova do Vapor, um processo de candidatura à América's Cup, uma estação fluvial no núcleo urbano da Trafaria e uma casa-*atelier* na malha urbana na Cova do Vapor.

Pretendia-se através desta hipótese definir uma estratégia capaz de desenvolver, para a plataforma aquática da Trafaria, um “nó de amarração” do sistema urbano, à escala local e intermunicipal, com o intuito de reforçar a articulação das margens Sul e Norte através da água. A ideia inicial passou por fazer a articulação de três grandes elementos ambientais localizados na Área Metropolitana de Lisboa. São eles a Arriba Fóssil da Costa da Caparica, as praias da Costa da Caparica e o Parque Urbano de Monsanto (Lisboa).

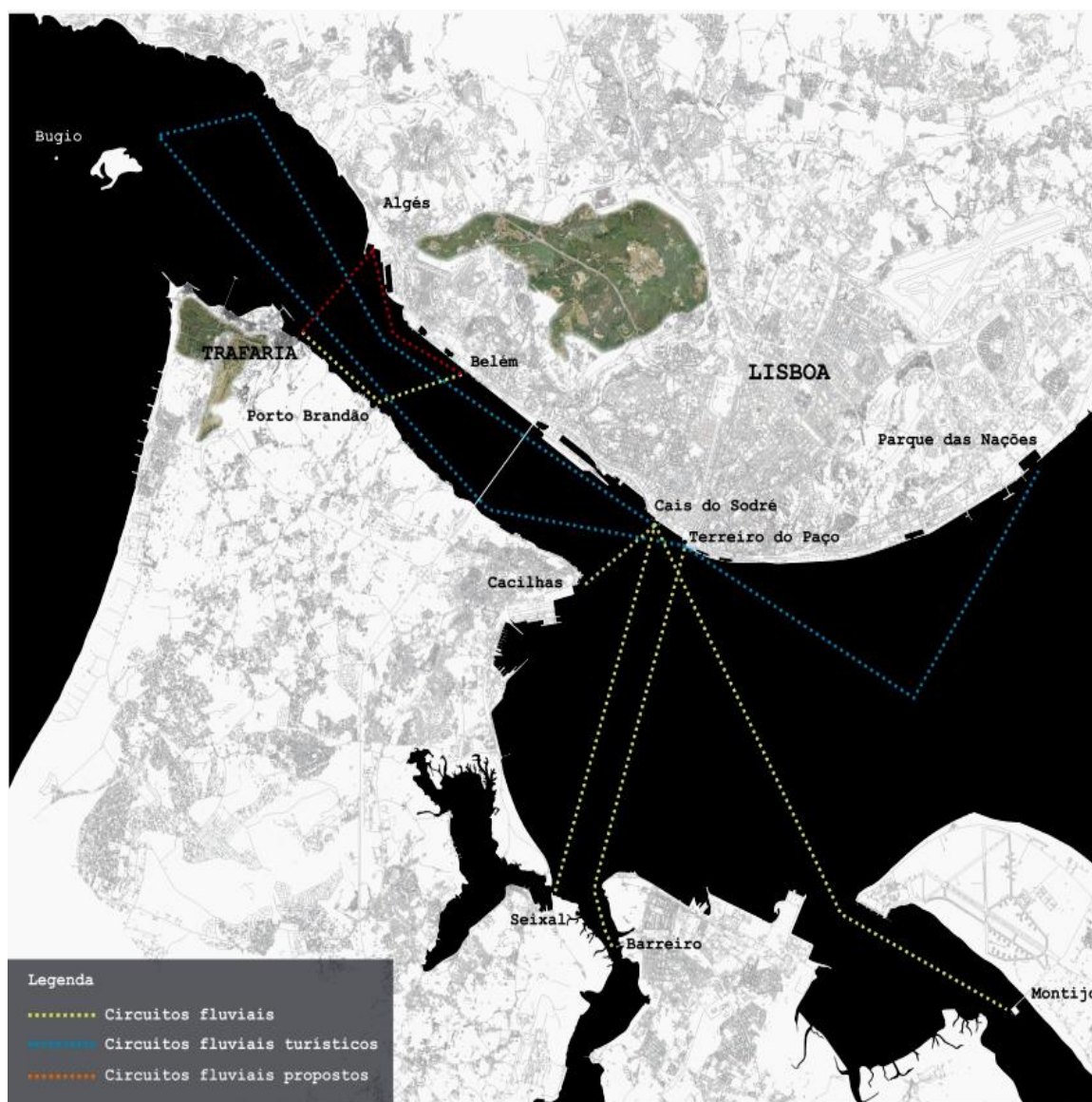


Ilustração 84 – Rede fluvial da Área Metropolitana de Lisboa (AML) (Ilustração nossa, 2014)

Assim, como nos “modelos” descritos nos capítulos anteriores, o “modelo” proposto para a Trafaria também assentava numa estratégia global de regeneração, de maneira a dinamizar o meio urbano e ambiental. Sustentada pelos eventos ditos ocasionais, dedicados à náutica desportiva, essa mesma estratégia passava pela articulação entre o património edificado e os inúmeros equipamentos propostos dedicados ao lazer, turismo (cultural e desportivo), negócio, habitação, recreio e desporto.

Com o propósito de resolver, num só gesto, as questões relacionadas com o programa estipulado, desenvolveu-se ao longo da plataforma aquática um passeio marítimo elevado. Como tal, criou-se um sistema estruturante entre a Trafaria e a Cova do

Vapor com o objectivo de fomentar a articulação dos espaços diferenciados tanto a nível longitudinal assim como ao nível transversal. (Ilustração 85)

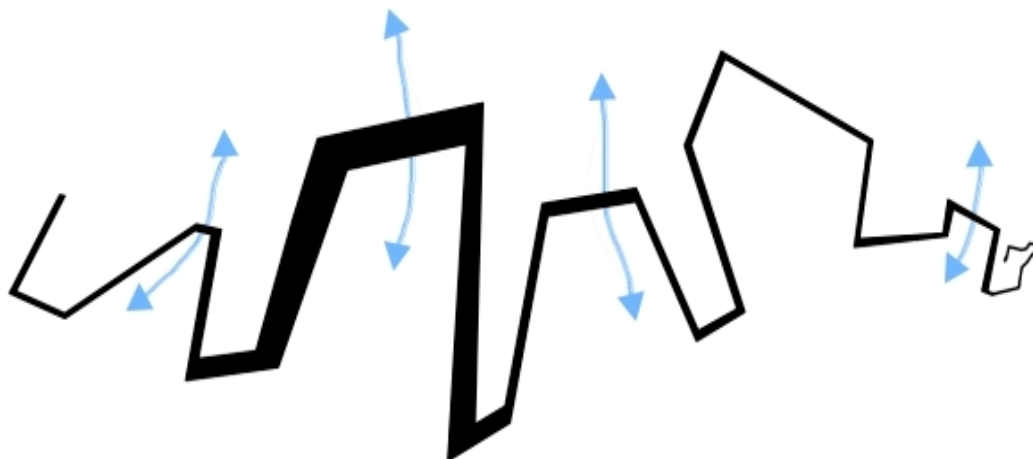


Ilustração 85 – Planta esquemática do passeio marítimo na Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

O plano estratégico foi traçado à escala da cidade/facto urbano tendo em vista três níveis distintos:

- Primeiro, através da criação de uma nova centralidade urbana na zona do Torrão (S. Pedro da Trafaria), baseada no desenho da proposta de candidatura à Taça América;
- Segundo, na consolidação do núcleo urbano da Trafaria, através do desenho da uma estação fluvial com o respectivo cais de ancoragem para cacilheiros, do interface de transportes públicos, do museu da náutica desportiva, das lojas de aluguer de bicicletas e venda de jornais, do posto de turismo, da cafetaria, das esplanadas dos restaurantes existentes e da reconversão do forte da Trafaria em mediateca/centro de investigação ligados à náutica desportiva. No processo de planeamento para a ampliação e reordenamento da zona envolvente à Trafaria, separou-se as zonas do terminal cerealífero (SILOPOR) e de pesca das áreas de acesso ao público e da náutica de recreio/desportiva;
- E terceiro, a (re)definição dos limites da pequena povoação da Cova do Vapor através do passeio marítimo e da construção da *Casa-Atelier*, agregada a um restaurante e um cais de ancoragem com aluguer de bicicletas.



Ilustração 86 – Fotomontagem do Passeio Aquático Multimodal na Trafaria/Barra do Rio Tejo (Ilustração nossa, 2014)

Em traços gerais, a proposta tinha como objectivo devolver à Trafaria a vivência que outrora dignificara aquela zona enquanto instância balnear, definitivamente perdida com a implantação do terminal cerealífero e a plataforma de abastecimento da NATO. Com a realização da Taça América, procurar-se-ia repensar toda aquela zona urbana intervindo no espaço compreendido entre o forte da Trafaria e a Cova do Vapor, de modo a consolidar a sua frente de água. Seria eliminado o Bairro do Segundo Torrão, realocando-se os seus habitantes em espaço com condições dignas de habitabilidade e conter-se-ia o crescimento selvagem da Cova do Vapor, mantendo e recuperando as actuais habitações.

A estratégia de intervenção passaria por recuperar a ligação da população com a margem de água, destacando-se desta maneira o passeio marítimo que efectua o remate urbano junto à Vila da Trafaria e que organiza todo o programa da Taça América. Numa primeira fase do projecto, manteria o normal funcionamento do

terminal cerealífero, cumprindo as actuais concessões de exploração daquele espaço, mas contemplando a sua integração futura nas zonas das marinas, serviços e lazer projectados. O recinto América's Cup teria de futuro a capacidade de receber eventos, desde a escala local até à escala internacional. Finalmente, encerrou-se o aglomerado da Cova do Vapor, também ele através do passeio marítimo que deveria conter fisicamente o crescimento da zona habitacional.

No que diz respeito às infra-estruturas foram previstas duas avenidas para o trânsito automóvel, para o comboio turístico e para uso pedonal e ciclável que fariam por sua vez as articulações entre a Trafaria, a Cova do Vapor e as praias da Costa da Caparica. Para além das duas novas avenidas seriam consideradas novas linhas de navegação fluvial de passageiros, para além das já existentes (Ilustração 84), promovendo deste modo a interconexão entre as praias da linha de Cascais e da Costa da Caparica.



Ilustração 87 – Planta do plano estratégico para Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

Legenda da Ilustração 87 e 88

1. Forte da Trafaria, escola náutica, ligação a Porto Brandão.
2. Estação fluvial para cacilheiros, museu da náutica desportiva, praça de água/anfiteatro, interface de transportes, marina dos pescadores, cais de encosto, passeio marítimo.
3. Parque urbano da Taça América, passeio marítimo, vila náutica desportiva, silos cerealíferos.
4. Praça de água, portal Taça América, marina desportiva Taça América, acesso livre a embarcações recreio e a táxis de água, cais de encosto, passeio marítimo, vila náutica desportiva.

5. Praça de água Sul, parque urbano Taça América, área desportiva, marina, cais de encosto, passeio marítimo, vila náutica desportiva.
6. Praça de água, pátio do Rio Tejo, edifício de escritórios, edifício de habitação, marina para embarcações de recreio.
7. Praça recepção, marina desportiva Taça América, bases das equipas Taça América, edifício portal Taça América, museu Taça América, área desportiva, parque urbano Taça América, zona comercial (restaurantes, bares, lojas, estacionamento), hotel, passeio marítimo, vila náutica desportiva.
8. Marina desportiva Taça América, parque urbano Taça América, passeio marítimo, vila náutica desportiva.
9. Praça do mar, laguna dos pescadores, cais de embarque para táxis de água, casa/*atelier*, loja com aluguer de bicicletas, passeio marítimo.
10. Pontão, zona balnear, passeio marítimo.

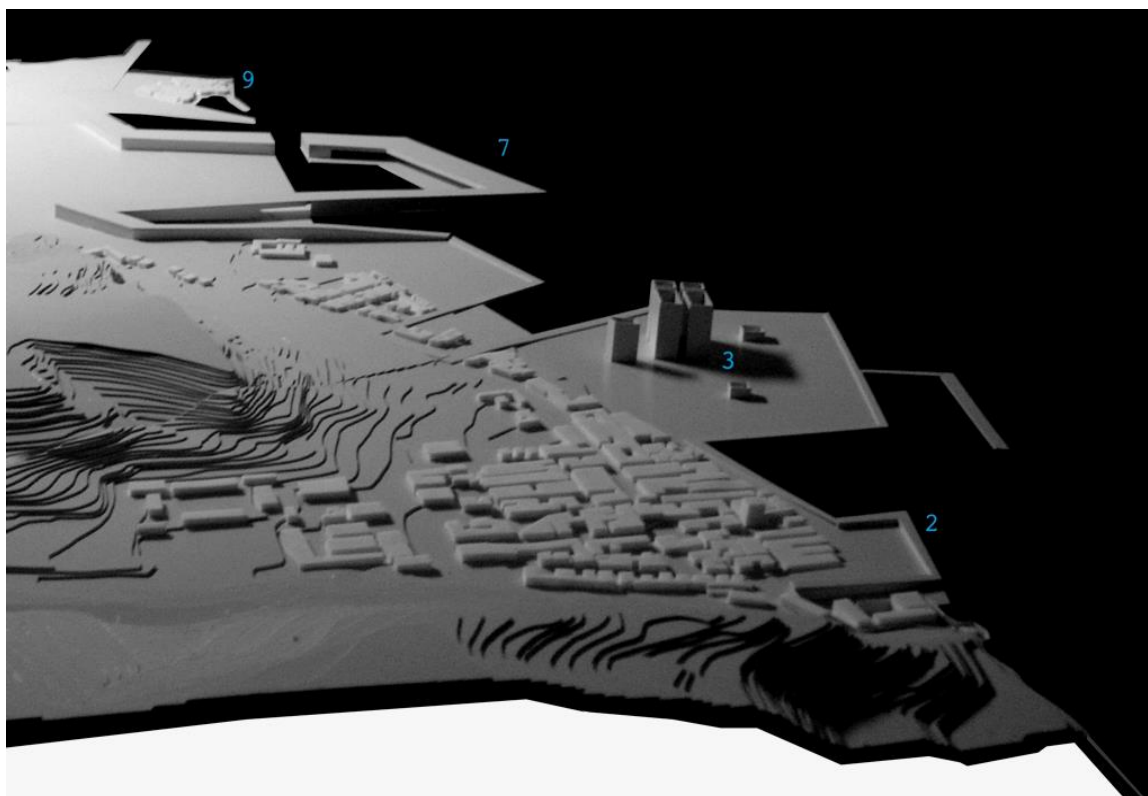


Ilustração 88 – Maquete do plano estratégico para Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

4.3. MODELO E ESPAÇO

4.3.1. PASSEIO MARÍTIMO ELEVADO DA TRAFARIA À COVA DO VAPOR

A ideia de criar um edifício *promenade* foi a chave para a realização do projecto. O elemento principal do sistema estratégico projectado para a Trafaria, imaginado como

a “coluna vertebral” do território, foi o passeio marítimo elevado que se prolongava ao longo de três quilómetros unindo a Trafaria à Cova do Vapor.

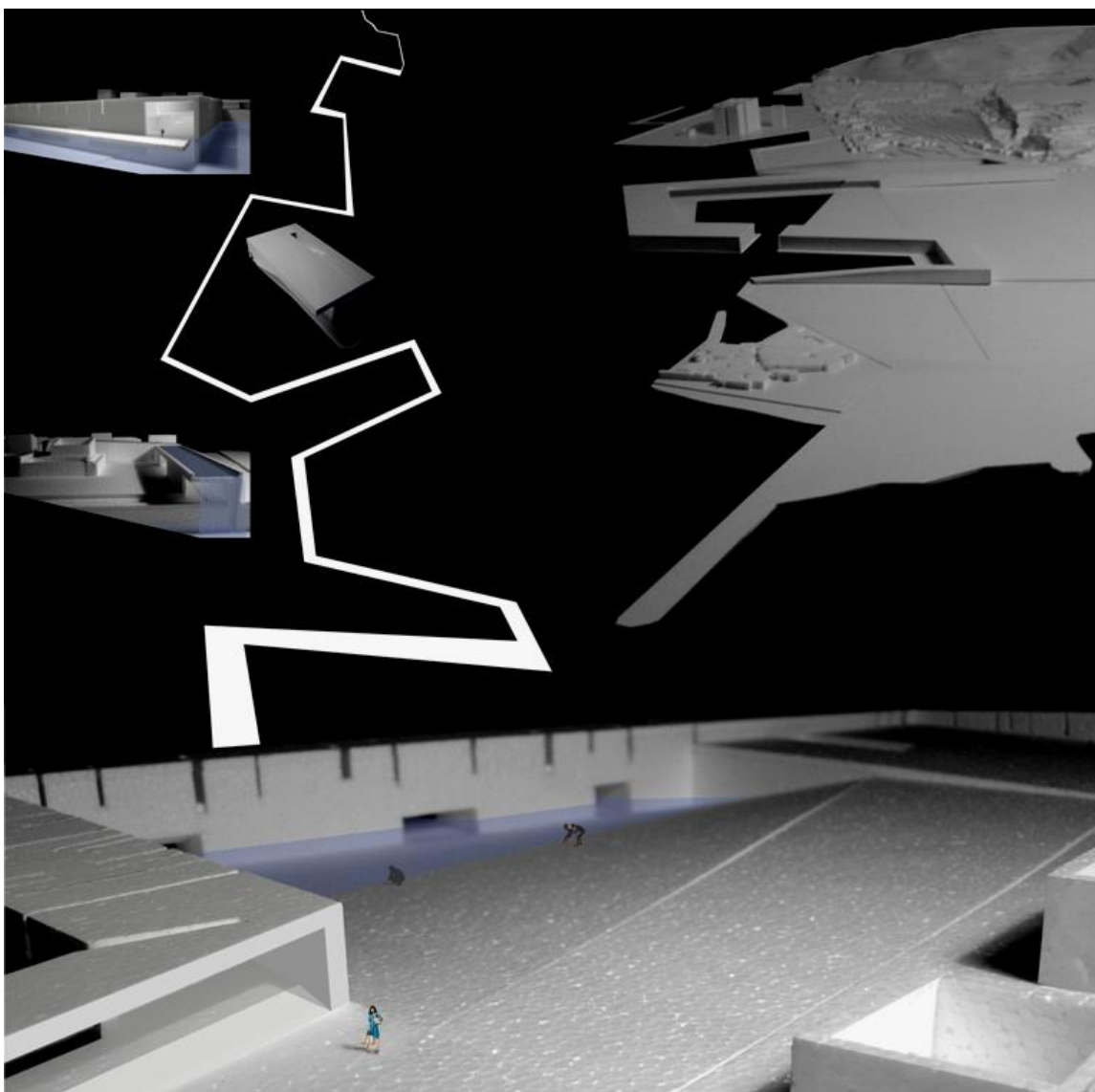


Ilustração 89 – Maquete do plano estratégico para Trafaria (Delgado, 2014, p. 58)

Inspirado nas fortificações costeiras (descritas nas páginas 25 e 26) a ideia inicial para este projecto passava por criar um conjunto de “praças baluarte”, orientadas em diferentes direcções e definidas pelo passeio marítimo elevado, de modo a proporcionar às pessoas um percurso com diferentes usos e vistas sobre a margem norte, e o Estuário do Tejo.

Funcionando como um autêntico “muro habitado”, que nasce a partir do Forte da Trafaria, este passeio serpentearia todo o território num total de seis quilómetros e meio de comprimento e pretendia relacionar os diversos elementos construídos e

ambientais - com algum interesse - existentes no Lugar, nomeadamente o Forte da Trafaria, as Baterias da Raposeira e Alpena, a Escola Básica, a Arriba Fóssil, as praias da Costa da Caparica, entre outros. Ao mesmo tempo, este passeio pretendia definir novos espaços públicos no território de maneira a fomentar a ligação física e visual entre a Terra e Água, promovendo assim uma continuidade e permeabilidade entre os diferentes espaços a diferentes escalas.

O presente passeio marítimo previa também: o desenho das marinas e das praças de água, delimitadas através de molhes de maneira a exercerem uma acção defensiva em relação às fortes ondas e correntes do rio e do mar; articular os inúmeros serviços e equipamentos (exigidos quer pelo programa estipulado assim como pelas organizações dos eventos náuticos) e possibilitar a utilização urbana lúdica por parte dos visitantes. A proposta do passeio marítimo consistia ainda na criação de diversos acessos e equipamentos que conectassem todo o território da Trafaria ao Rio e ao Mar. De modo a intensificar e facilitar esse mesmo acesso e contacto entre a Terra e Água, aos diferentes utilizadores, iriam ser desenvolvidos, ao longo de toda a estrutura do passeio marítimo, diversos sistemas como rampas, escadas e plataformas flutuantes, entre outros (Ilustração 90).

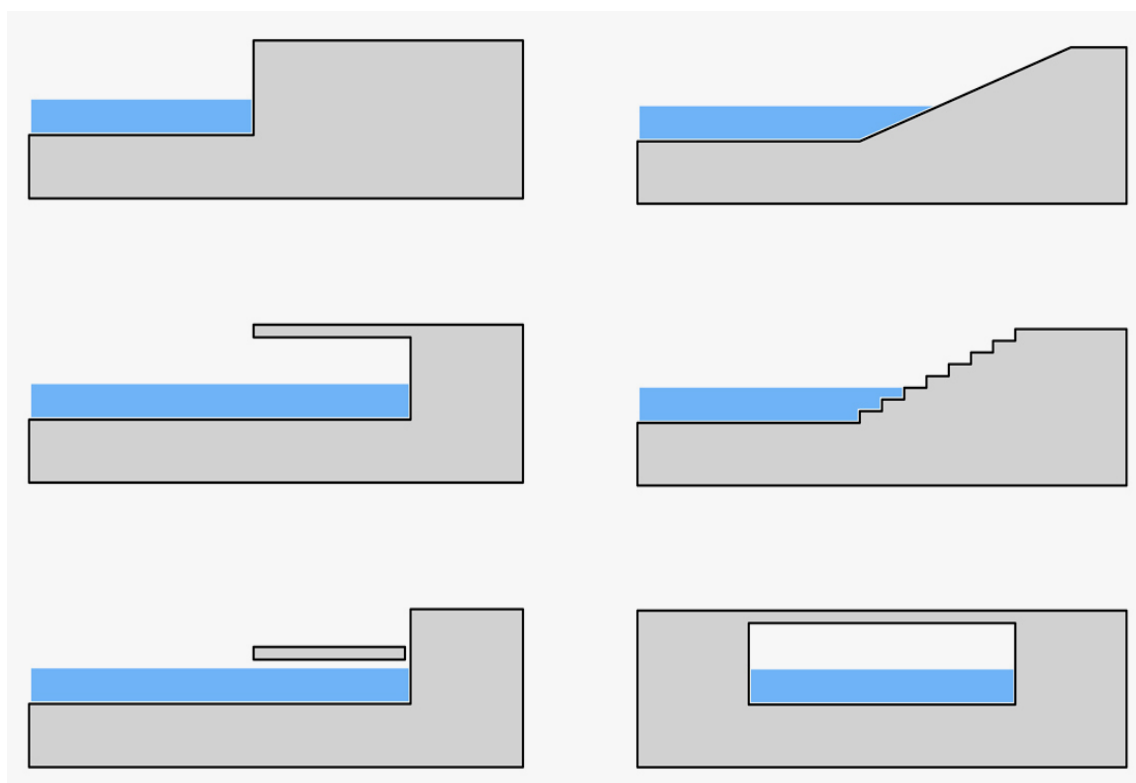


Ilustração 90 – Sistemas de confrontação, transposição e acesso à água (Ilustração nossa, 2014)

VILA NÁUTICA DESPORTIVA NA TRAFARIA - TAÇA AMÉRICA

A vila náutica desportiva proposta para a Trafaria teve como objectivos iniciais de corresponder às necessidades imediatas da realização do evento náutico desportivo da America's Cup.

Assim como no modelo adoptado pela cidade de Barcelona para a Vila Olímpica de 1992 a estratégia adoptada para a Trafaria passava pela construção de um nova centralidade urbana constituída por um novo centro financeiro e empresarial, dedicado essencialmente à náutica, que para além de contemplar a Vila da Taça América o plano previa a construção de um novo parque urbano.

O projecto para a Vila contemplava a eliminação e remodelação de alguns edifícios localizados no Segundo Torrão (zona central da intervenção), a construção de inúmeros espaços públicos e a construção de diversos edifícios, devidamente articulados no passeio marítimo, que definiam os limites das marinas desportivas.

A Taça América tinha como condicionante a entrada de veículos pesados de grandes dimensões que fariam o transporte das embarcações de competição. Este facto influenciou parte da escolha desta localização de maneira a facilitar o acesso dos veleiros às marinas desportivas.

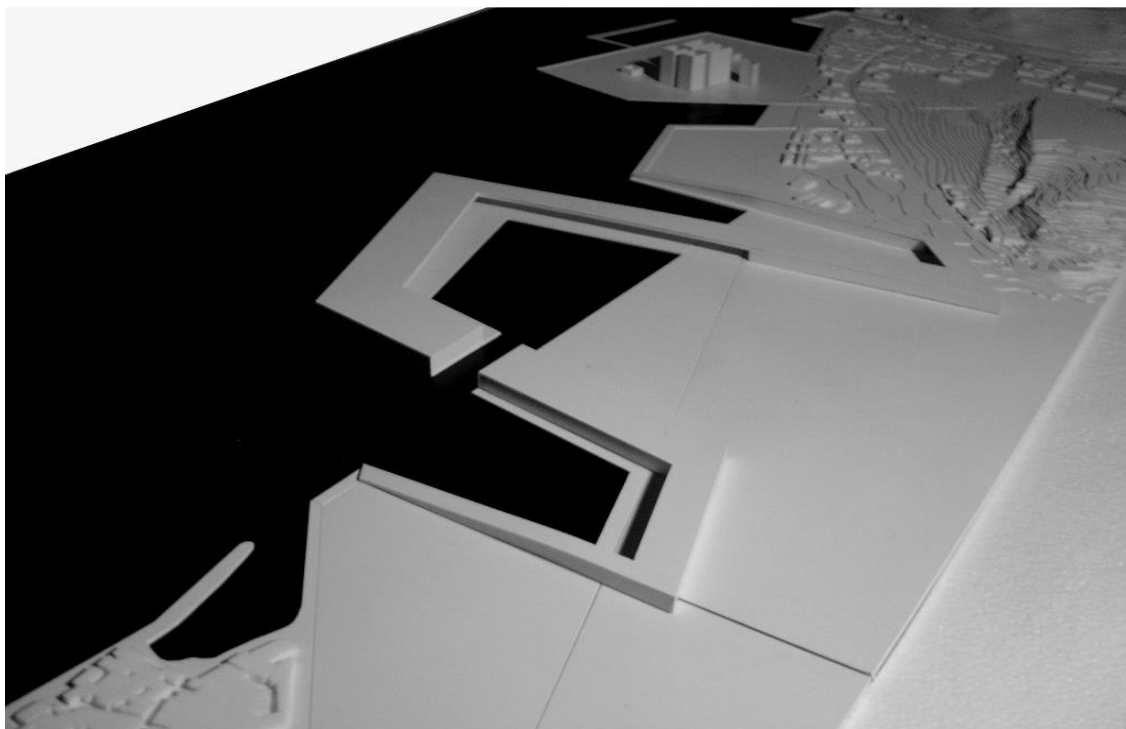


Ilustração 91 – Corte transversal do Plano Urbano - Taça América proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

MARINAS DESPORTIVAS

Como nos casos anteriormente estudados de Barcelona, Vigo e Valência foram propostas para a Trafaria várias marinas, traçadas com as principais funções de acolher as actividades ligadas aos aspectos náuticos, desportivos, portuários e urbanos.

Para estas marinas foram previstos espaços com a capacidade para acolher (em Terra e Água) embarcações de diferentes classes de vela e as respectivas tripulações, bem como possibilitar a utilização urbana lúdica por parte dos visitantes. As marinas encontram-se localizadas na zona central do território intervencionado, devidamente articuladas com as praças de água e o parque urbano, definindo, deste modo, um dos limites da nova centralidade urbana.

Estas marinas estariam equipadas com zonas de embarque e desembarque situadas nas extremidades da praça de água da marina central. Conforme as normas sugeridas pelo Manual de Vela Adaptada – Federação Portuguesa de Vela (página 175) a circulação das embarcações era efectuada em percurso sequencial e rectilíneo. O percurso desde o estacionamento dos atrelados até ao depósito nos hangares das bases náuticas e desde estes até ao acesso à água iria ser directo. Este circuito organizava-se em cinco momentos: estacionamento de atrelados; primeira fase de montagem; hangar das bases náuticas; segunda fase de montagem e afinação; rampa de acesso ao cais.

BASES NÁUTICAS

As bases náuticas das equipas, assim como todos os espaços (interiores) necessários à realização da Taça América, seriam alinhados no passeio marítimo elevado nas margens da marina desportiva interior da Taça América.

Para as bases náuticas das equipas Taça América havia a necessidade de serem abertos grandes vãos no passeio marítimo elevado para permitirem a entrada dos veleiros no interior dos hangares e para fornecerem luz natural ao interior dos espaços dos hangares de maneira confortável aos níveis térmicos e visuais. Os grandes vãos para a entrada dos veleiros ao encontrarem-se orientados a sul receberiam luz natural durante todo o dia, o que dava origem a problemas térmicos e de conforto visual se fossem completamente transparentes. Como tal, estes vãos seriam revestidos com os

“painéis vela” utilizados na base náutica Luna Rosa, em Valência, projectada pelo arquitecto Renzo Piano (página 95). Para a realização destas bases náuticas havia também a obrigação de existir um balcão onde o público poderia assistir aos trabalhos das equipas se as mesmas assim o entendessem. Com o objectivo de resolver estes e outros problemas espaciais seriam projectadas, ao longo do molhe da marina principal da Taça América, várias estruturas modulares (ilustrações 92-97) com diferentes funções e dimensões (entre os dez e os vinte metros de largura e os setenta de comprimento) que permitissem a criação de inúmeros espaços diferenciados.

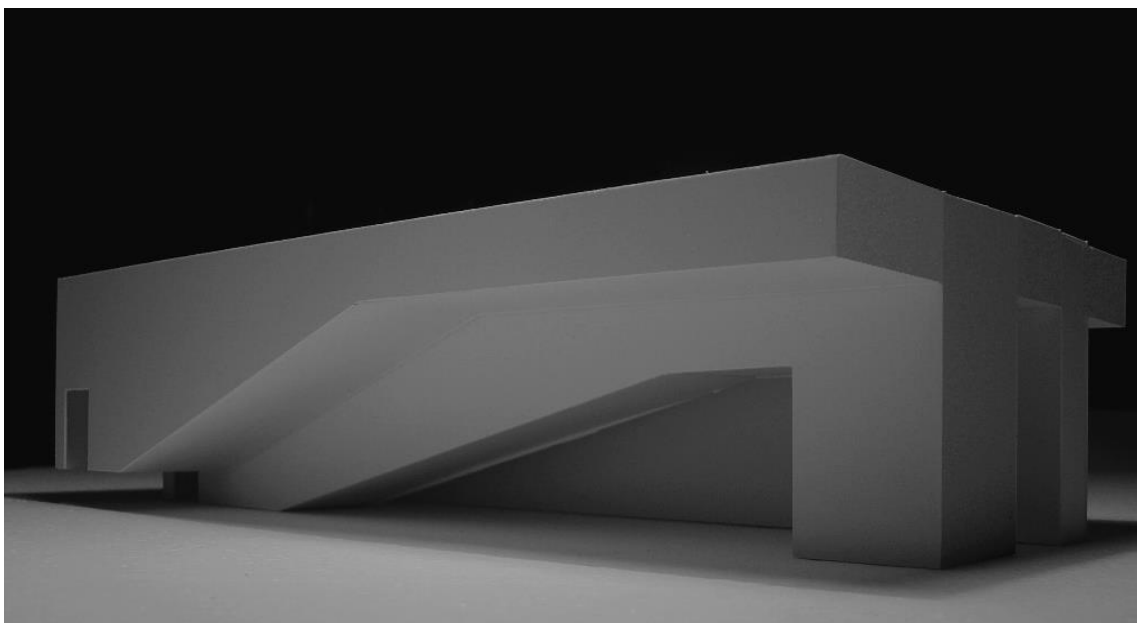


Ilustração 92 – Maquete do sistema modular dos hangares para o passeio marítimo da Taça América proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

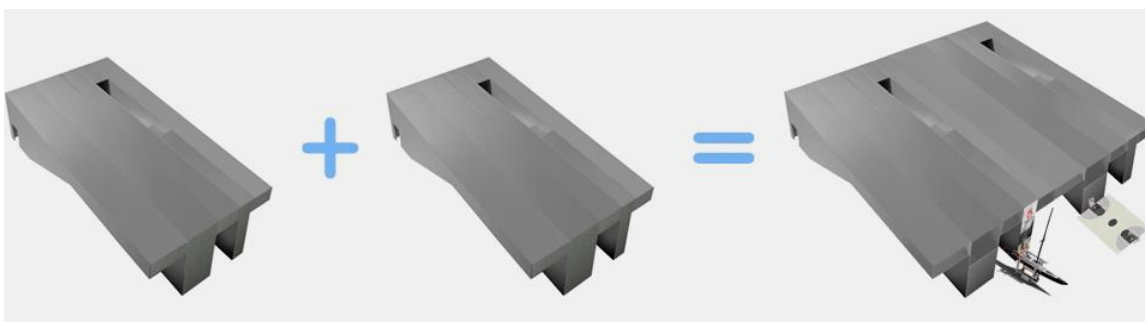


Ilustração 93 – Sistema modular dos hangares para o passeio marítimo da Taça América proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

Estas estruturas modulares encontravam-se articuladas em dois níveis distintos: ao nível superior dedicados aos espaços públicos (zonas comerciais); e ao nível inferior dedicado essencialmente aos espaços ligados à náutica desportiva.

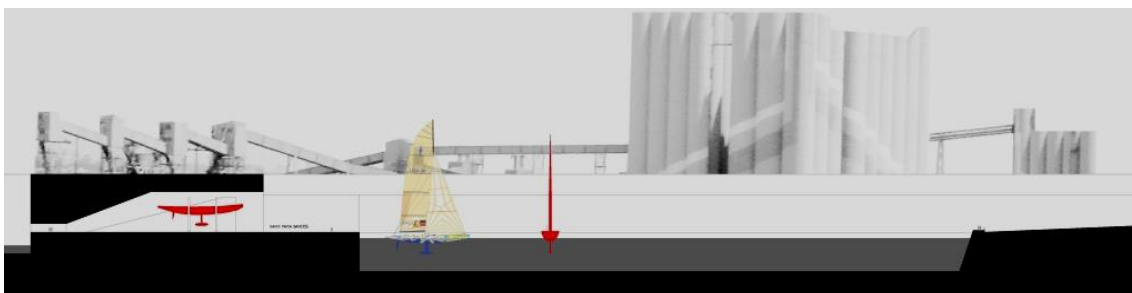


Ilustração 94 – Corte transversal do Plano Urbano - Taça América proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

A parte inferior deste sistema estrutural era destinada aos hangares das equipas náuticas (onde se localizariam as zonas de reparação das embarcações, espaços para a velaria, instalações sanitárias e balneários, escritórios, áreas técnicas, zonas de varadouro, ginásio, zonas desportivas e lazer), assim como, às galerias do museu dedicado à náutica desportiva e a todo o programa exigido pela organização do evento da Taça América, como são os exemplos dos espaços para a Casa America's Cup, para os estúdios de televisão com sala de conferências, para o centro de acreditação, e para o estacionamento automóvel (o programa exigido pela entidade reguladora da Taça América encontra-se descrito a partir da página 85 até à página 110 da presente dissertação).

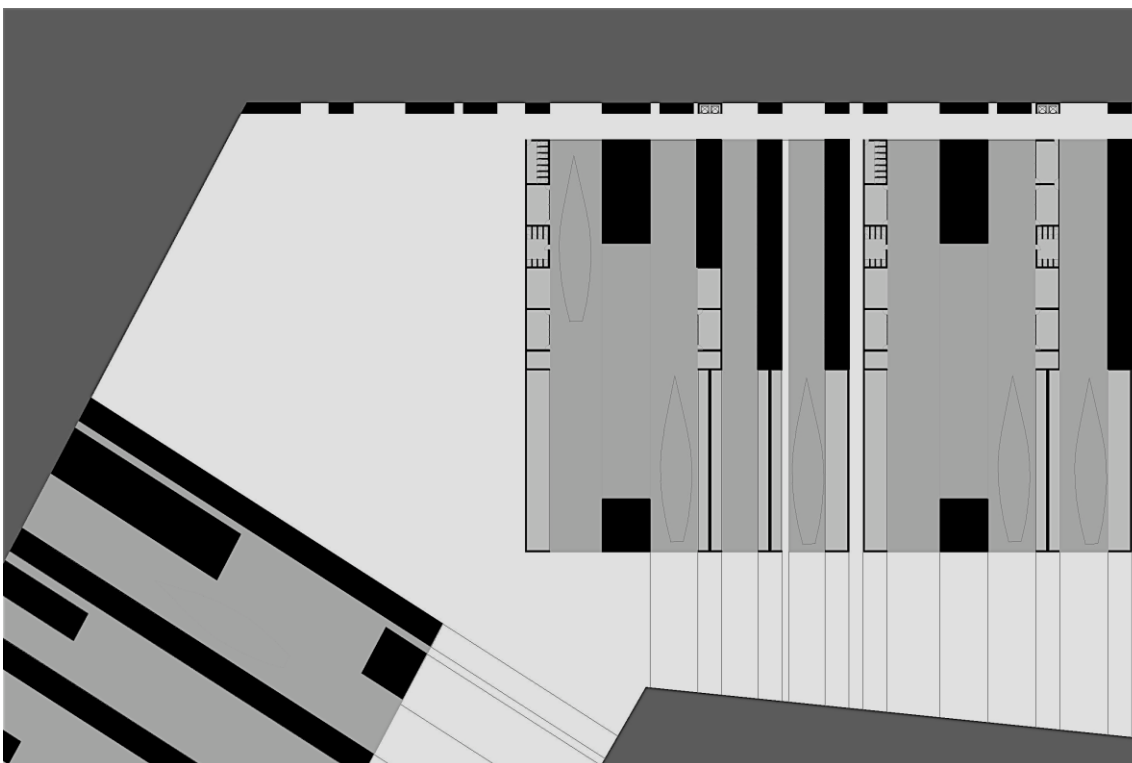


Ilustração 95 – Planta inferior do sistema modular dos hangares para o passeio marítimo da Taça América proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

A parte superior iria receber os espaços públicos dedicados: às zonas de exposições individual para venda dos produtos dos patrocinadores de cada equipa, ao edifício da America's Cup, aos bares públicos e bares reservados a cada uma das equipas, lojas, restaurantes, ginásios, cinemas, escritórios e a um hotel/casino.

Grande parte dos equipamentos e infraestruturas projectados deveriam reverter para o concelho de Almada e para as diversas entidades ligadas aos assuntos da náutica e do mar tornando-se, desta maneira, equipamentos públicos ou de exploração privada. Como exemplo: a parte inferior das bases náuticas das equipas da Taça América seriam entregues às diferentes federações e entidades portuguesas ligadas ao mar e poderiam ser reconvertidas em oficinas de reparação e construção de embarcações.

A cobertura deste sistema estrutural seria a parte mais elevada do passeio marítimo (com cerca de vinte e cinco metros de altura) que por sua vez serviria de miradouro tanto para as provas desportivas assim como para toda a envolvente paisagística. Como tal, iriam ser instalados binóculos turísticos para a observação das regatas e da envolvente. A este nível também iriam ser implementados diversos elementos com a tripla função de banco, candeeiro e zona de ventilação (como no exemplo do passeio marítimo do Fórum 2004 em Barcelona (página 51)), e projectados diversos jardins aromáticos com entradas de luz natural nos pisos inferiores, um circuito de manutenção, várias zonas de sombra com pérgulas, zonas destinadas a arte pública e zonas de acessos aos pisos inferiores.

As coberturas dos edifícios, assumem-se como um grande espaço público, que serpenteia todo o plano de água, funcionando desta maneira como passeio marítimo elevado que estabelece a relação entre a marina interior da Taça América e a zona envolvente.

Pelo sistema modular utilizado e pela grande variedade de usos poder-se-á dizer que o desenho das bases náuticas para a Trafaria foi grandemente influenciado pelos projectos traçados para o passeio marítimo elevado da Marina Juan Carlos I em Valência e pelo Centro Internacional de Alto Rendimento de Vela da Catalunha em Barcelona.

Pretendia-se, através deste sistema modular, articular os diferentes usos pensados para o passeio marítimo elevado (como é demonstrado na ilustração 96) e potenciar a comunicação entre a nova centralidade e as actividades náuticas.

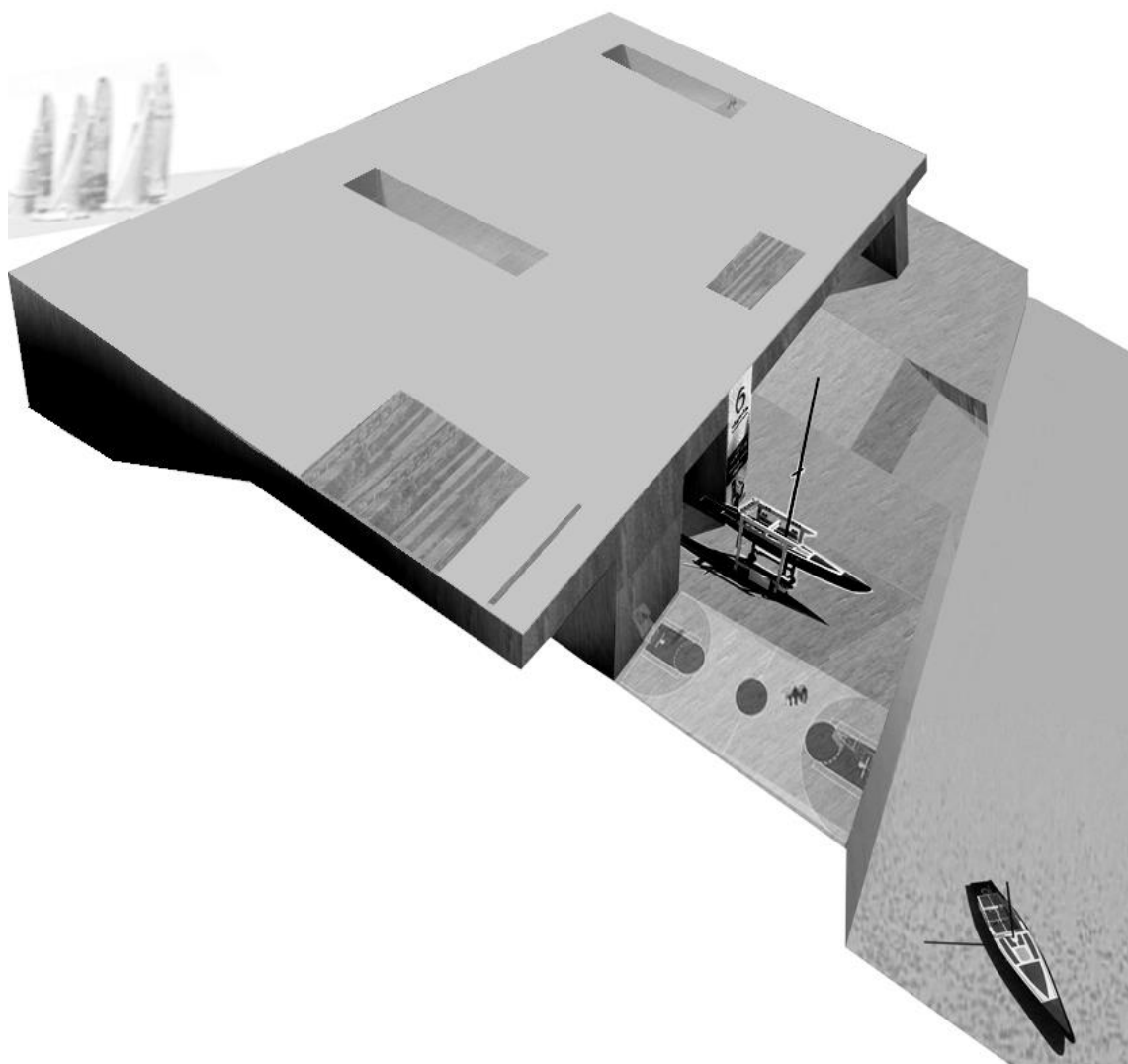


Ilustração 96 – Secção do sistema modular para o passeio marítimo elevado – Bases Taça América proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

ESTAÇÃO FLUVIAL E MUSEU DA NÁUTICA DESPORTIVA

A estação fluvial proposta para a Trafaria, inserida no passeio marítimo, procurava promover a continuidade e a permeabilidade entre a malha urbana e o Rio e redefinir os limites da frente de água. Esta infraestrutura definiria o “remate” de uma das artérias principais destas Vila (Avenida da Liberdade) e organizaria os acessos a uma praça pública e a uma marina. Marina essa que acolheria as embarcações dos pescadores assim como possibilitaria o armazenamento dos seus inúmeros utensílios. Pretendia-se também com este gesto criar nesta zona um interface de transportes multi-modal (entre os cacilheiros, os táxis de água, autocarros, comboio turístico, bicicletas e automóveis) de maneira a permitir a existência de um maior fluxo de pessoas.

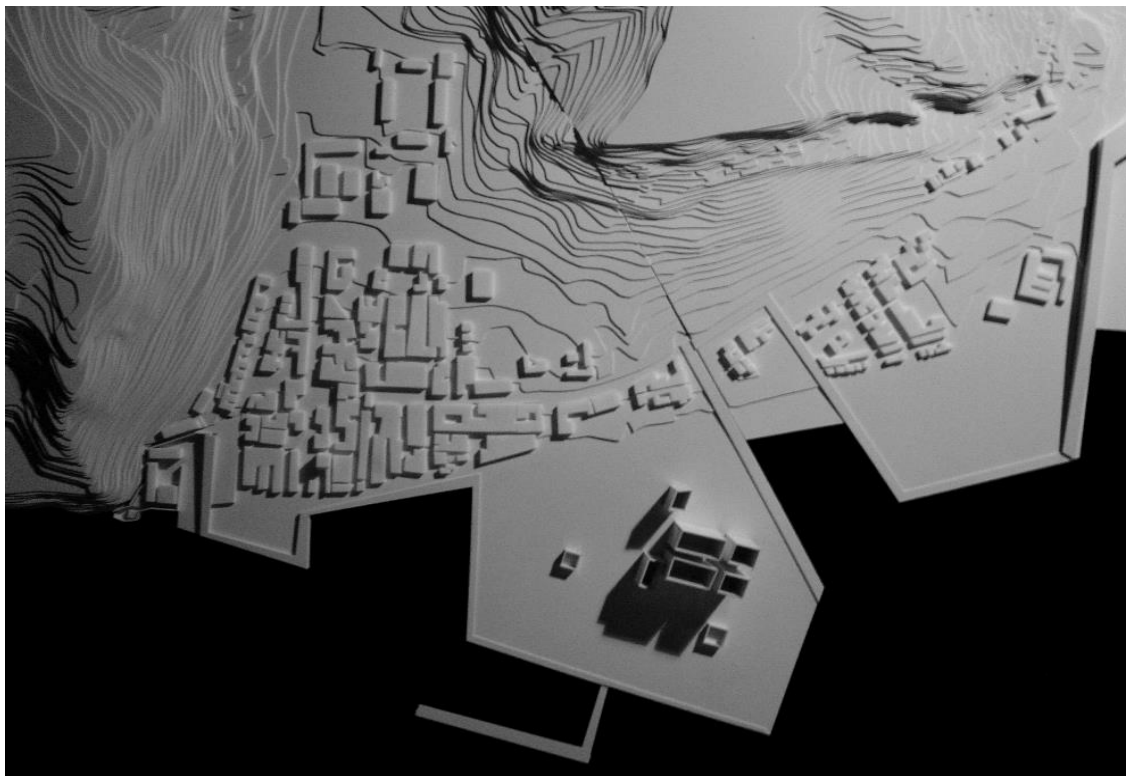


Ilustração 97 – Maquete do plano urbano proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

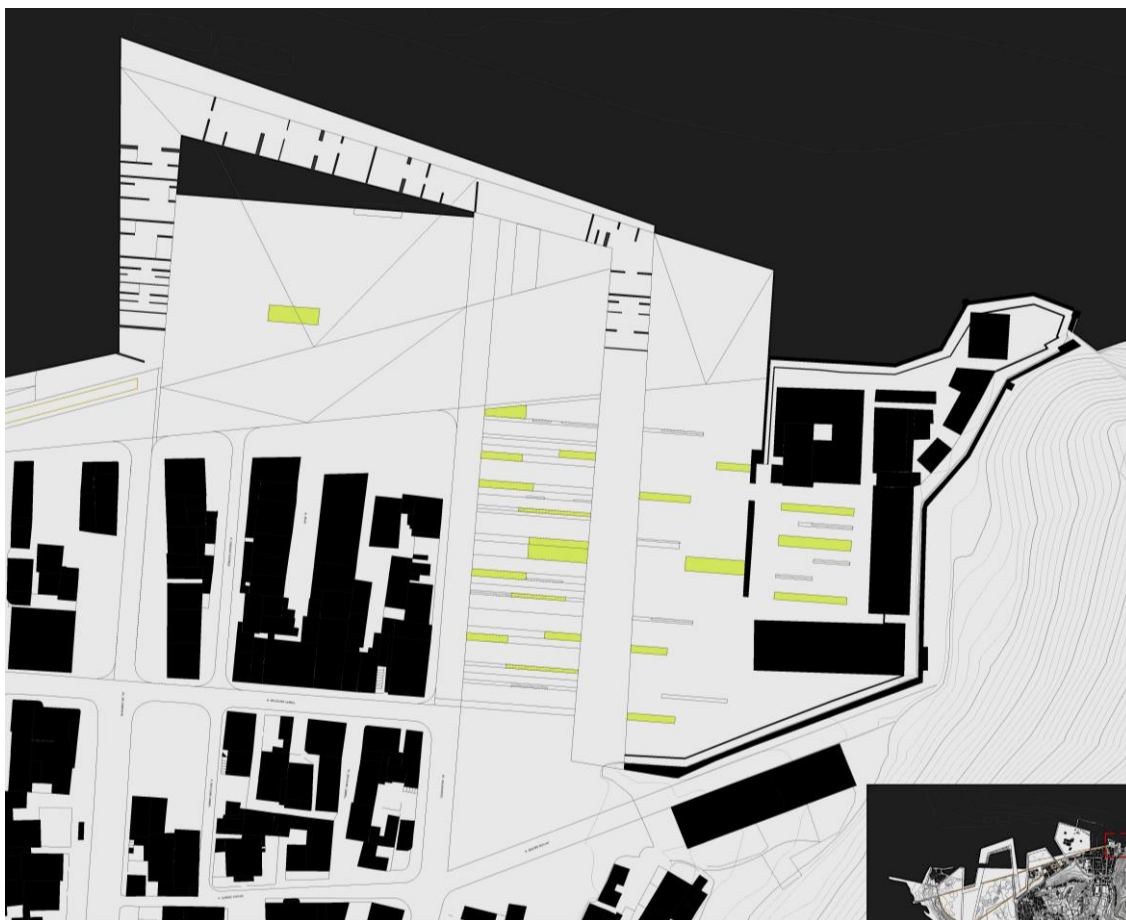


Ilustração 98 – Planta de coberturas da estação fluvial/museu da náutica desportiva propostos para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

Para além da estação fluvial e do respectivo cais de embarque para os cacilheiros estava prevista a construção de um museu dedicado à náutica desportiva que por sua vez faria a articulação com o Forte da Trafaria. A muralha do forte seria requalificada e passaria a ser parte integrante do passeio marítimo/ribeirinho restabelecendo as ligações a Porto Brandão através de um percurso pedonal. Quanto ao conjunto de edifícios que compõe o Forte da Trafaria, (como são os caos da prisão, dos escritórios, refeitórios e a igreja) estes seriam reconvertidos numa escola de vela e num centro de estudos dedicados à náutica e estariam devidamente articulados a um pátio e a uma praça com uma rampa de varadouro que estabeleceria a ligação ao Rio Tejo.

EXTERIOR

O território pedonal, na frente de água da Trafaria, iria ser dimensionado através da redefinição das esplanadas dos restaurantes pré-existentes e da construção de uma praça pública em forma de “L” que contaria com três áreas diferenciadas (Ilustrações 98 - 100). Esta praça iria ter uma área, mais elevada, que estaria acima do parque de estacionamento proposto, e previa a construção de um miradouro/jardim aromático; de uma área intermédia que serviria como zona de apoio ao museu da náutica desportiva; e de uma área inferior que funcionaria como uma enorme rampa/praça de água onde existiria a possibilidade do contacto directo por parte das pessoas com a água ou simplesmente dar a possibilidade a estas de se sentarem ou deitarem à beira rio.



Ilustração 99 – Corte transversal da praça pública/miradouro/jardim aromático e do museu da náutica desportiva.
(Ilustração nossa, 2014)

De acordo com Henrique Muga, citando Norberg-Schulz (1972), “a praça é o elemento mais distintivo da estrutura urbana, pois, enquanto lugar claramente definido é mais facilmente imaginável, e representa um objectivo para o movimento”. Muga afirma ainda que “a dinâmica criada pela interacção dos edifícios com as praças, tal como acontece com as ruas, depende não apenas dos aspectos formais de ambos, mas

também das actividades que suportam e do sentido que possuem”. (Muga, 2005, p. 162) A estrutura deste passeio marítimo viveria das constantes transições entre interior e exterior.

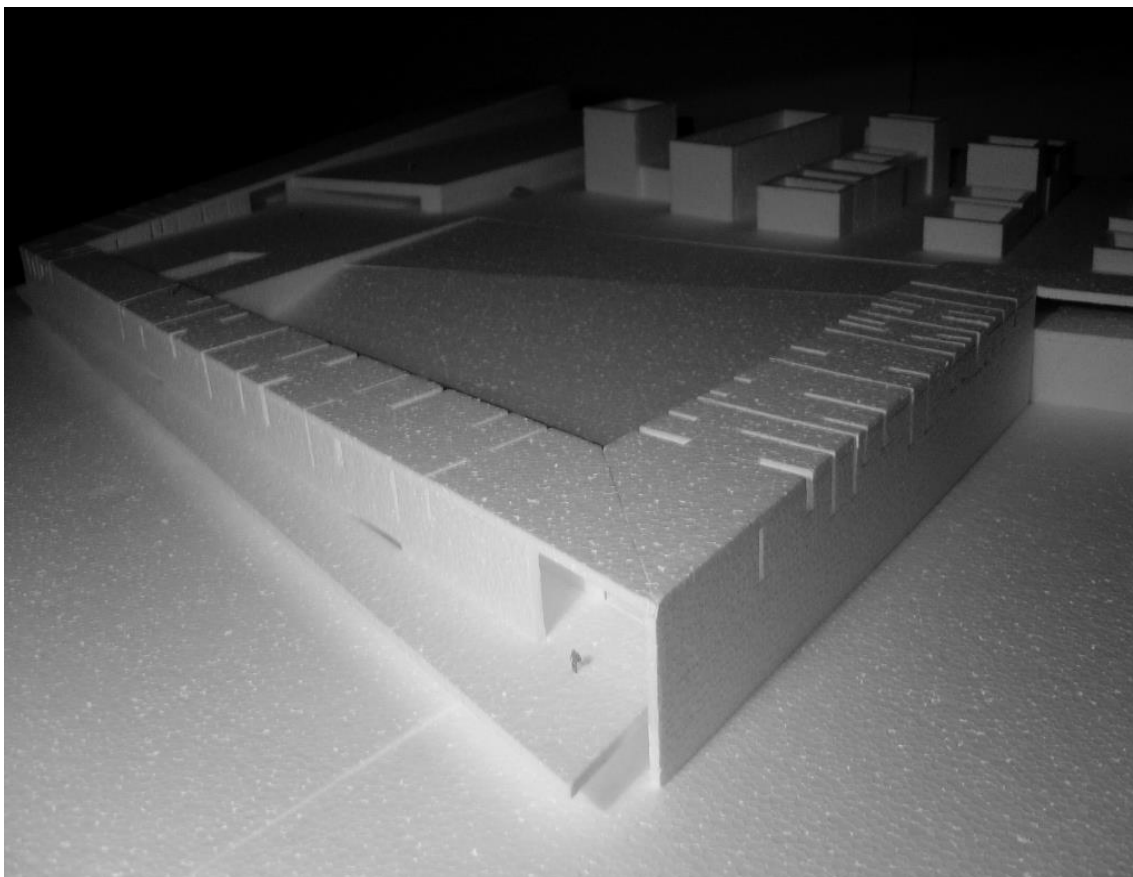


Ilustração 100 – Maquete da estação fluvial/museu da náutica desportiva propostos para a Trafaria (cais de embarque) (Ilustração nossa, 2014)

A maior parte do mobiliário urbano como os candeeiros, bancos, papelerias e bebedouros estariam encastrados no passeio marítimo, mas também seria prevista a colocação de mobiliário urbano em diversos espaços, como por exemplo no miradouro/jardim aromático.

Para H. Hertzberger (1999), citado por Henrique Muga, “é necessário considerar a qualidade do espaço das ruas e dos edifícios, relacionando-os uns com os outros: um mosaico de inter-relações requer uma organização espacial na qual a forma construída e a rua não sejam apenas complementares em sentido espacial, mas sobretudo, na qual o edifício e o espaço exterior ofereçam o máximo de acessos, para que um possa penetrar no outro, de tal modo que não só as fronteiras entre o interior e o exterior se tornem menos explícitas, como também se atenua a rígida divisão entre o domínio privado e o público; por exemplo as portas que recuam relativamente à

fachada, criando um oco aberto semi-público, contribuem para o estabelecimento de fronteiras entre edifício e a rua”. (Muga, 2005, p. 166).

INTERIOR

Os espaços interiores do programa da estação fluvial, assim como parte do museu da náutica desportiva, funcionariam como uma extensão do espaço público adjacente.

A ideia inicial era criar uma estação fluvial que também fosse um museu. Haveria, portanto, a possibilidade por parte dos utentes da estação (durante o tempo de espera das embarcações [por exemplo]) de visitarem o museu dedicado à náutica desportiva.

Ao entrarmos no edifício surgiriam primeiramente os espaços dedicados ao aluguer de bicicletas, ao posto de turismo, à banca de jornais, à cafetaria, ao átrio de entrada e às instalações sanitárias.



Ilustração 101 – Entrada da estação fluvial/Museu proposta para a Trafaria - maquete (Ilustração nossa, 2014)

À medida que fôssemos caminhando lentamente para o interior do edifício iríamos ao encontro do núcleo central da estação onde se localizariam as bilheteiras, as zonas de espera e as zonas de acesso controlado. Logo a seguir tínhamos a possibilidade de optar por dois caminhos. Eram eles o acesso directo ao cais de embarque (através de uma rampa flutuante), ou a possibilidade de continuar a caminhar e entrar na zona destinada ao museu até chegarmos às várias salas e pátio de exposições permanentes e temporárias.

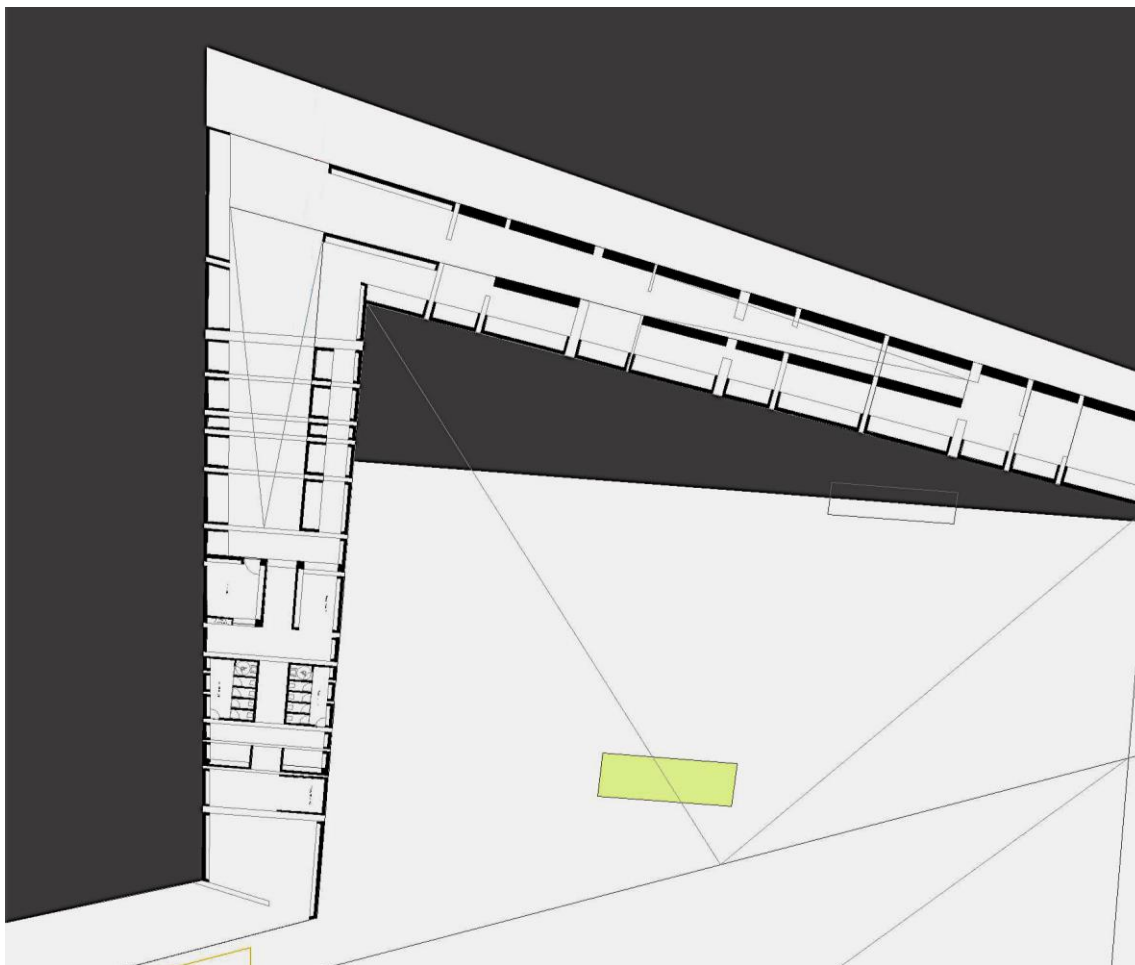


Ilustração 102 – Planta do primeiro piso da estação fluvial/museu da náutica desportiva propostos para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)



Ilustração 103 – Interior da estação fluvial/museu proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

A maior parte das aberturas elaboradas, nas paredes e na cobertura, seriam estreitas e longas oferecendo apenas uma vaga ideia daquilo que se encontra para lá do edifício. Iria ser elaborado um grupo de janelas sequenciais de maneira a fragmentar o panorama e criar um ritmo que estimulasse o movimento dentro do espaço. Quer as aberturas, quer os expositores do museu (encastrados na estrutura do edifício), à medida que fossemos progredindo no espaço, marcariam um ritmo e dariam a sensação de avanço.

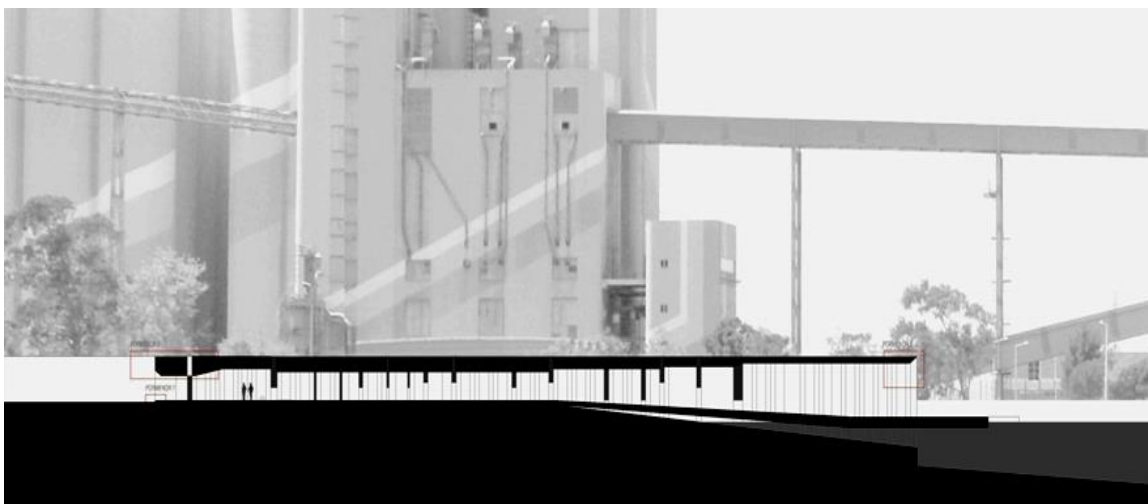


Ilustração 104 – Corte transversal da estação fluvial/museu da náutica desportiva propostos para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

A maior abertura seria feita na zona do cais de embarque que nos “projectava” para o exterior onde poderíamos obter uma vista privilegiada sobre o Rio Tejo e a Margem Norte.



Ilustração 105 – Fotomontagem da estação fluvial/museu da náutica desportiva propostos para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

SOLUÇÕES CONSTRUTIVAS E MATERIAIS

A proposta pretendia partir dos elementos em presença nesta região e assim procurar entender esta intervenção como parte de um complexo sistema urbano.

Deste modo previa-se a repavimentação de todas as ruas adjacentes assim como a paragem do comboio turístico em cubos de granito, os passeios em cubo de vidro pequeno, rematado com lancis de pedra de vidro segundo um desenho limpo e neutral que valorize a presença do Forte da Trafaria. As praças públicas seriam revestidas com lajes de pedra de Lioz, de maneira a obter uma maior luminosidade. Na zona do miradouro, assim como em certas zonas do passeio marítimo, seriam plantadas árvores, plantas, ervas aromáticas e relva em diversos “canteiros rasgados” nas lajes de pedra de Lioz. Estes espaços seriam delimitados por guardas em perfis de aço.



Ilustração 106 – Pormenores construtivos do espaço público proposto para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

Nos sistemas de ligação em escadas e rampas previa-se a utilização do mesmo tipo de pedra em pavimentos e lambris, acabando-se as paredes a reboco com acabamento a tinta branca. Esta estratégia seria prolongada para o acabamento, fosse dos percursos envolventes, fosse para as paredes do museu da náutica desportiva, recuperando, na medida do possível, a materialidade envolvente.

A iluminação das novas áreas seria assegurada por projectores colocados nos muros do passeio marítimo ou em elementos verticais a colocar na zona da intervenção, junto aos acesos pedonais.

A maior parte do mobiliário urbano iria ser revertido a pedra de Lioz (com diversos tipos de acabamentos) assim como grande parte dos pavimentos exteriores.

A circulação de pessoas com dificuldades motoras ao cais de embarque e às salas de exposição do museu seria assegurada por sistemas de plataformas elevatórias adossados ao muro do passeio marítimo que constitui a guarda e o sistema de rampas e escadas.

A cobertura e as fachadas da estação fluvial e do museu da náutica desportiva seriam revestidas com placas de pedra de Lioz assentes e “gateadas” a uma estrutura de

betão armado. Os remates entre o exterior e o interior seriam elaborados em chapa de aço pintada de branco. No interior da estação/museu, as paredes e os tectos seriam revestidos a madeira pintada de branco e o pavimento seria em pedra de Lioz devidamente tratada consoante as necessidades.

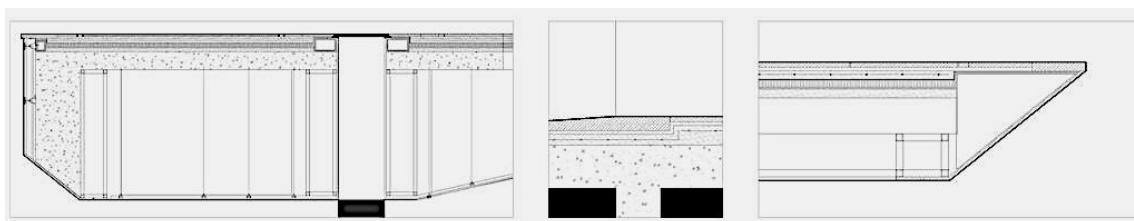


Ilustração 107 – Cortes construtivos da entrada e do cais de embarque da estação fluvial proposta para a Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

CASA/ATELIER PARA O “CONSTRUTOR SOLNESS NO CAOS”

“(…) “Situar-se” num lugar, organizá-lo, habitá-lo – são acções que pressupõem uma escolha existencial: a escolha do Universo que se está pronto a assumir ao “criá-lo””. (Eliade, 1999, p.23)

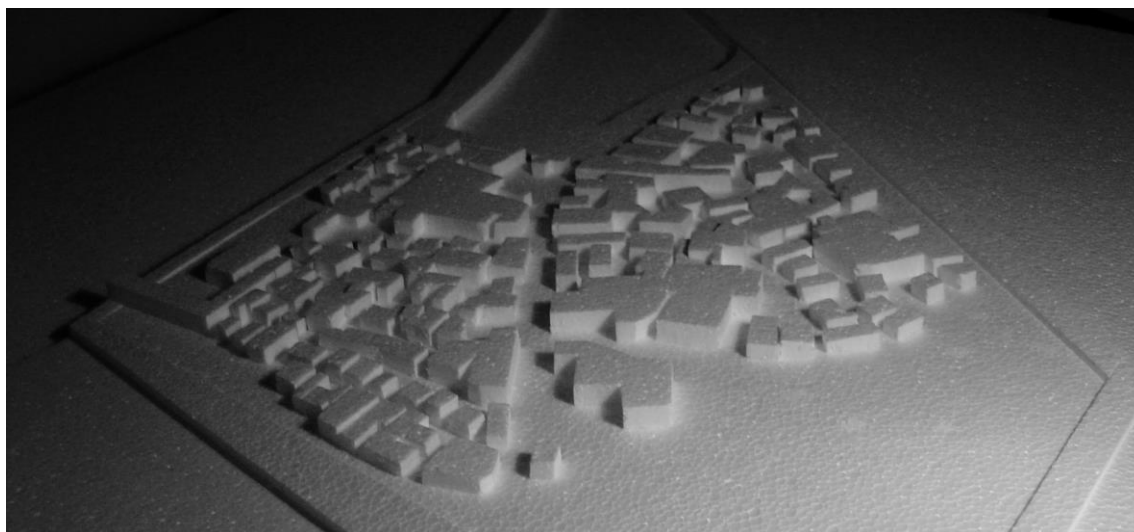


Ilustração 108 – Maquete da Cova do Vapor com proposta da casa-atelier, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

O caso particular da casa-atelier no “caos” deveria ser integrado na estratégia da intervenção global. Outra das premissas para o projecto da casa para o “Construtor Solness” era situar-se na malha urbana da Cova do Vapor. Assim, esta seria projectada num espaço limite desta pequena povoação articulando-se com as habitações já existentes e com o passeio marítimo elevado.

Esta casa-atelier reflectiria, nos seus espaços interiores, a tensão entre volumes causada pela proximidade das casas da Cova do Vapor. Este facto deu origem a uma

série de espaços que revelam uma dualidade entre o que será espaço público e o espaço privado.

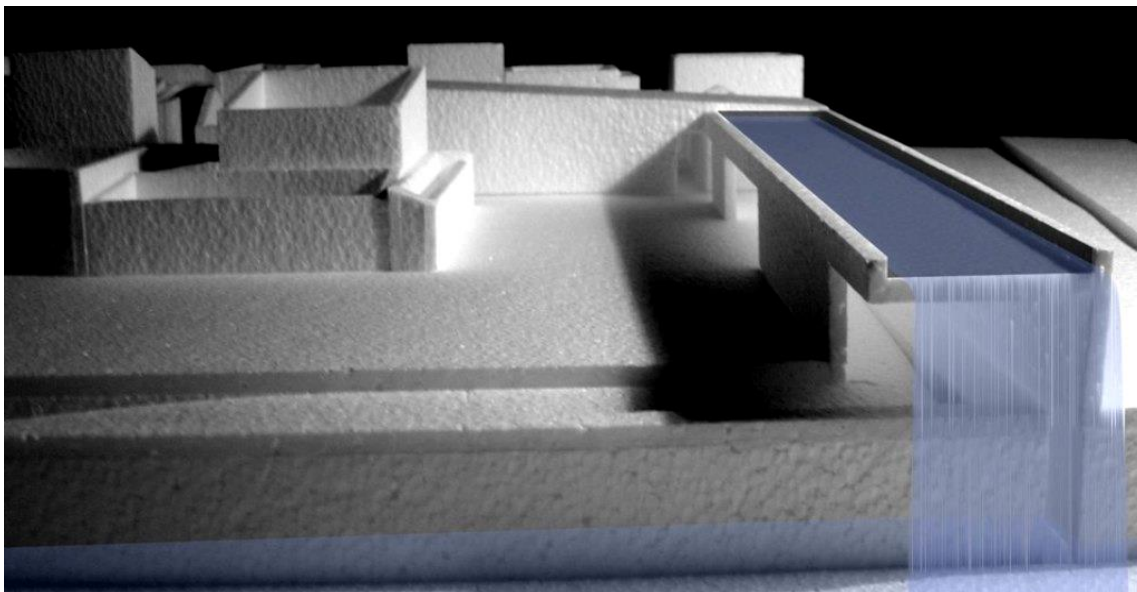


Ilustração 109 – Casa-atelier na Cova do Vapor - Maquete, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

Para além da *casa-atelier* seriam previstas a construção de uma loja de aluguer de bicicletas e um cais de embarque para pequenas embarcações. Este conjunto arquitectónico em forma de “L” remataria, não só, o “caos”, mas também, o passeio marítimo e a praia, abrindo lugar a uma praça de contemplação da margem Norte, do mar e do farol do bugio. A casa definiria ainda um pátio interior com um chafariz.

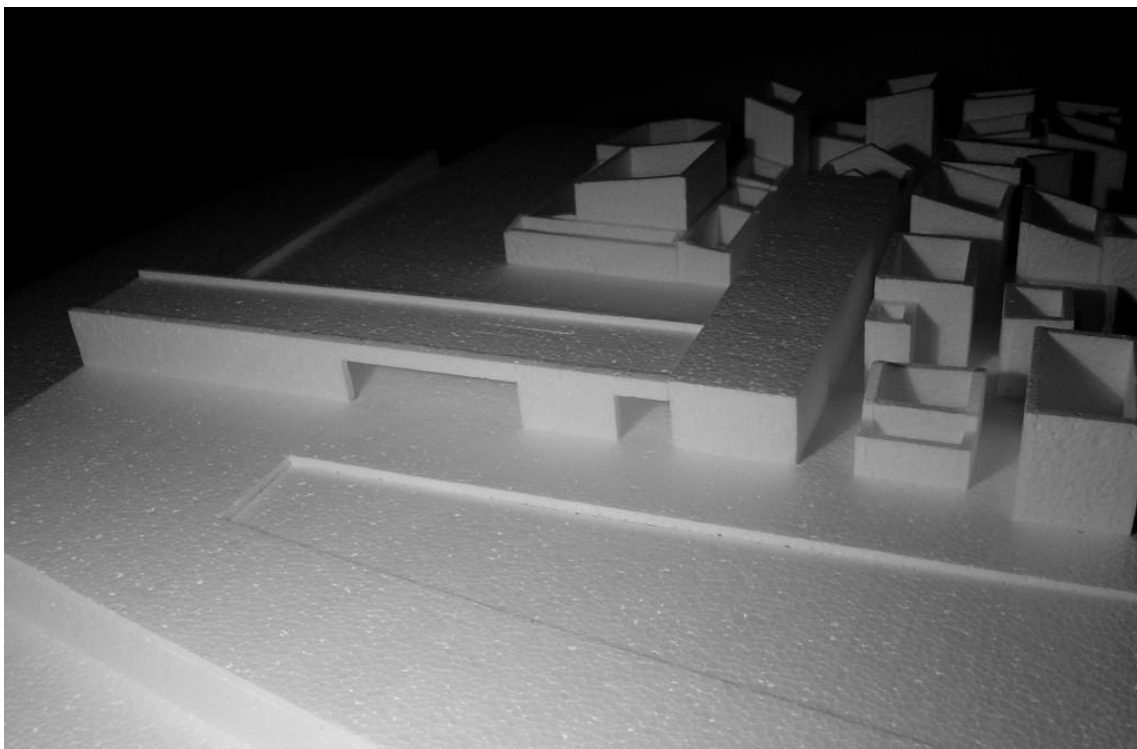


Ilustração 110 – Casa-atelier na Cova do Vapor - Maquete, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

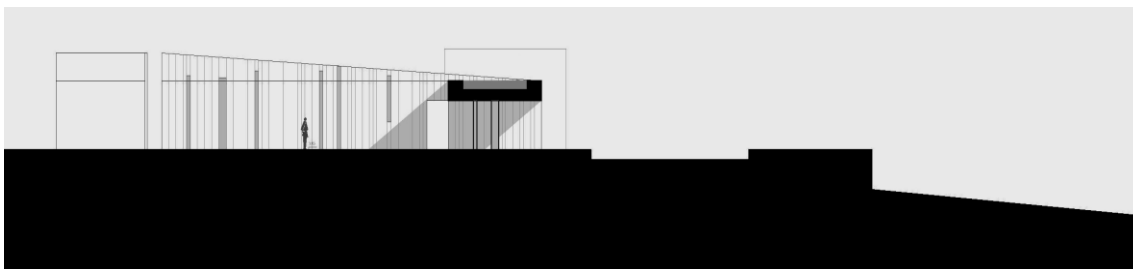


Ilustração 111 – Corte/alçado da casa-atelier na Cova do Vapor, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

A profunda nostalgia do homem religioso é habitar um ‘mundo divino’, ter uma casa semelhante à ‘casa dos deuses’, tal qual foi representada mais tarde nos templos e santuários. Em suma, essa nostalgia religiosa exprime o desejo de viver num cosmos puro e santo, tal como era no começo, quando saiu das mãos do Criador. (Eliade, 1999, p. 37)

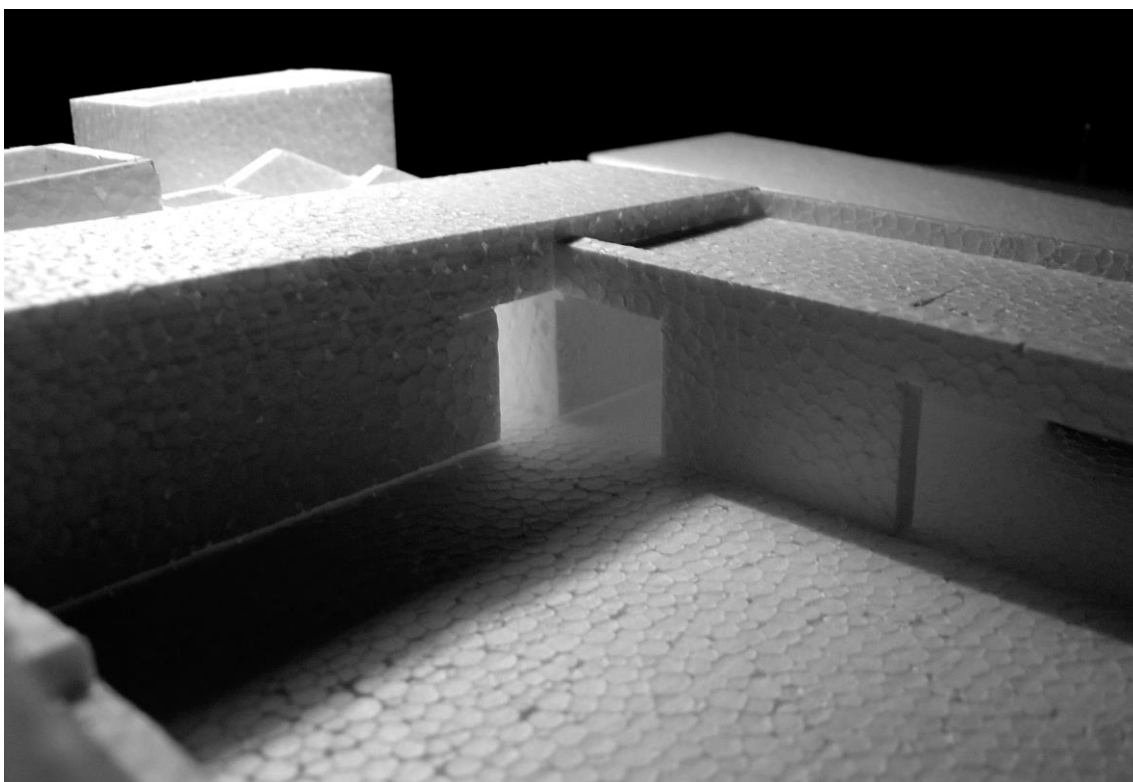


Ilustração 112 – Praça pública e entrada de “Inverno” da casa-atelier na Cova do Vapor - Maquete, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

A entrada na casa poderia ser elaborada de duas maneiras diferentes - a Oeste (entrada de Inverno) e a Sul (entrada de Verão). A entrada de “Inverno” seria bastante resguardada e daria acesso à casa assim como ao *atelier*. A entrada de “Verão”, que definiria um pequeno pátio com um tanque de água, possibilitariam os acessos ao quarto e à sala de jantar. O tanque de água serviria para refletir a luz solar em toda a casa, assim, como permitiria aos seus habitantes tomarem um banho de imersão depois de um dia de praia por exemplo.

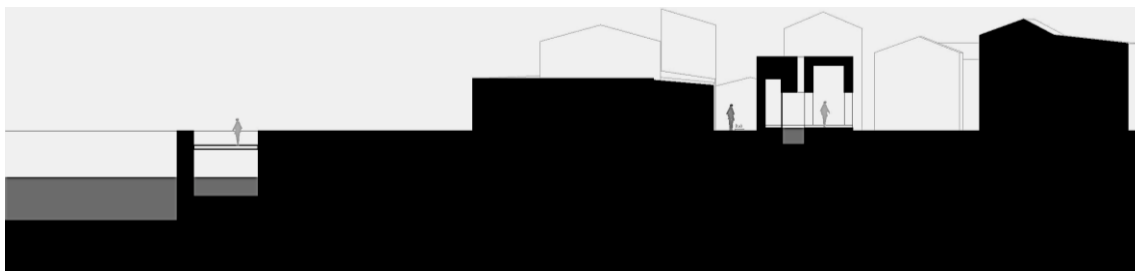


Ilustração 113 – Corte transversal da casa-atelier na Cova do Vapor, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

A casa do Construtor Solness seria composta por uma sala, uma cozinha, uma casa de banho e um quarto. O *atelier* contemplaria a construção de uma sala de trabalho, uma zona de arrumos e uma instalação sanitária. Este espaço serviria de rótula entre a casa e a zona comercial e seria o prolongamento visual e espacial da casa com a paisagem e o espaço público. A possibilidade desses mesmos prolongamentos seriam elaborados, através de duas portas de vidro giratórias, localizadas na zona de entrada de “Inverno”, e de uma porta pivotante opaca colocada numa das extremidades da casa-atelier com acesso directo ao passeio marítimo e à praia da Cova do Vapor.

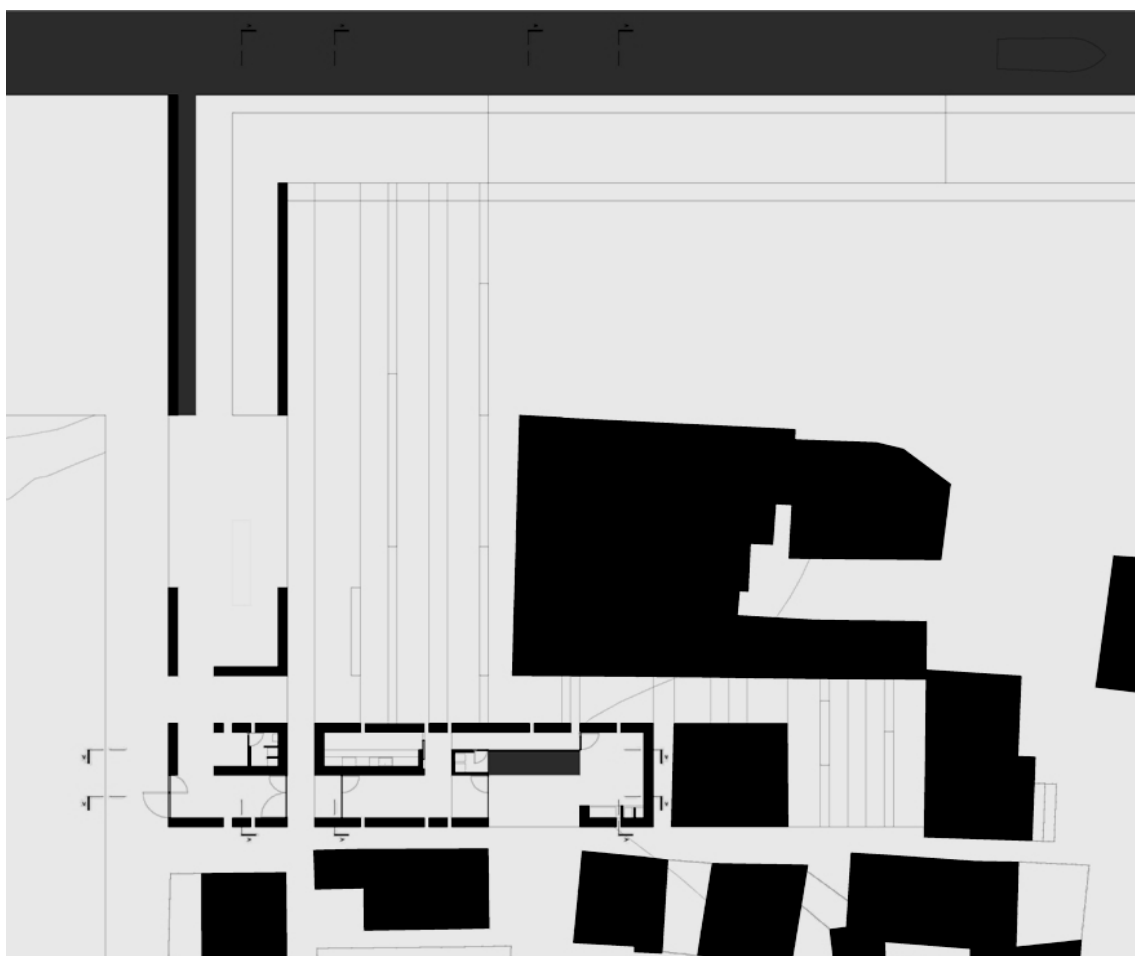


Ilustração 114 – Planta da casa-atelier na Cova do Vapor, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

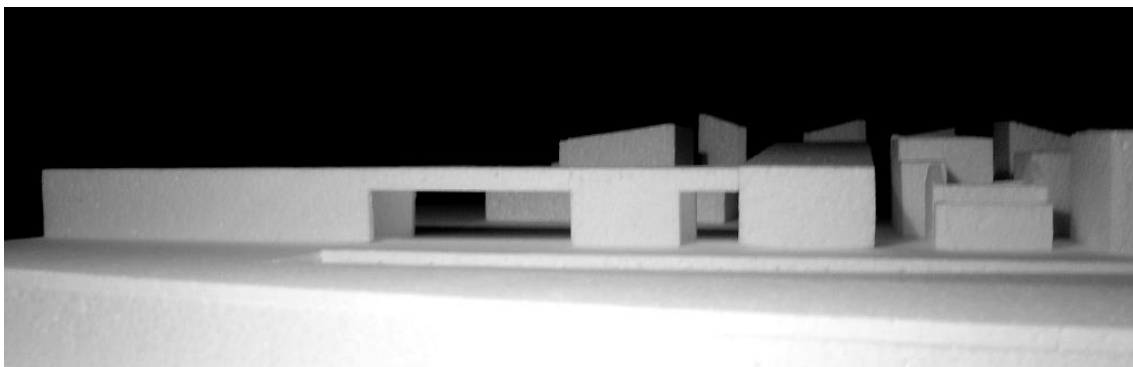


Ilustração 115 – Casa-atelier na Cova do Vapor - Maquete, Trafaria (Ilustração nossa, 2014)

Os materiais usados, assim como na estação fluvial da Trafaria (descritos nas páginas 137 e 138), seriam o betão, o vidro, o aço, a madeira e a pedra combinados numa construção que, embora de carácter sólido, iria ser simultaneamente fragmentada e permeável, permitindo uma relação constante com o Rio e com o Mar a partir do interior.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através do estudo desenvolvido foi possível verificar que as arquitecturas ligadas aos eventos da náutica desportiva são bastante relevantes nas estratégias de regeneração de frentes de água urbanas. Estas podem e devem funcionar como um elemento complementar e estruturante na articulação entre Terra e Água. Contudo, considera-se que as arquitecturas dedicadas aos eventos da náutica desportiva, devem estar devidamente alicerçadas e ancoradas a um conjunto, suficientemente numeroso, de infraestruturas e de elementos arquitectónicos que possam garantir a articulação entre a frente de água e a malha urbana de maneira a garantir a integração.

Verifica-se também a necessidade de planejar as operações de regeneração, para a realização de eventos náuticos de classe mundial, a diferentes escalas territoriais, isto é, não apenas à escala do espaço público - espaço privado, mas também a escalas mais alargadas, como a local, a municipal, a inter-municipal, a nacional e mesmo a escala internacional.

Neste modelo de regeneração de frentes de água urbana, o espaço público terá de ser entendido como um sistema orientador das arquitecturas alicerçadas e ancoradas no território dedicadas à náutica desportiva e à fruição do espaço. O espaço público terá ainda que ser entendido de maneira abrangente, contribuindo para a sua composição os materiais perenes como os revestimentos dos pavimentos, as superfícies arborizadas e plantadas, os planos de água, as estruturas de protecção e ensombramento, a iluminação, o mobiliário urbano, a arte pública, a maneira como são pensados os momentos de circulação e permanência. O modo como são concebidos os sistemas de transição entre Terra e Água (como rampas, escadas, pontes e plataformas flutuantes) o tratamento das fachadas, tanto nas intervenções permanentes como efémeras. Por outras palavras o espaço público terá que funcionar como “guião do discurso urbano”. (Portas, 2006)

Pode então considerar-se que, as arquitecturas da náutica desportiva, pensadas na globalidade e na sua representatividade nas diferentes escalas territoriais, constituem importantes ferramentas para impulsionar as regenerações das frentes de água urbanas.

Nas últimas décadas algumas cidades, localizadas na Península Ibérica, têm vindo a desenvolver várias operações de regeneração de frentes de água com o intuito de acolherem eventos náuticos de classe mundial.

As cidades estudadas na presente dissertação tinham como principais objectivos corresponder a todas as necessidades imediatas aquando da realização dos eventos desportivos e regenerar parte das suas frentes aquáticas “contaminando” positivamente os espaços contíguos. Barcelona adoptou uma estratégia de regeneração urbana para a sua frente de água, fortemente impulsionada pela construção da Vila Olímpica e do Porto Olímpico. Vigo regenerou a sua frente de água histórica com o objectivo de receber eventos náuticos dos quais se incluiu a Volvo Ocean Race. E Valência reconverteu parte do seu porto comercial, com a ideia inicial de desenvolver na fachada marítima a Vila America’s Cup. As razões que levaram à realização destes eventos ligados à náutica desportiva assentam em variáveis diversas. E as intervenções estudadas são diferentes entre si, pelo desenho proposto e consequente interacção com os respectivos territórios. Apesar disso é possível estabelecer-se elos relacionais entre elas, pelo cruzar de todas as questões relativas à materialidade, à escala, aos programas e ao “impacto” e transformação do lugar. Para estes projectos foram traçados novos espaços públicos (parques urbanos, passeios marítimos, praças, entre outros), as marinas desportivas e as instalações náuticas foram construídas ou melhoradas e houve lugar à construção, remodelação ou reconversão de edifícios dedicados à realização e percepção dos eventos náuticos.

Dos casos estudados destaca-se:

- o “Modelo Barcelona”, pela estratégia global de regeneração urbana desenvolvida ao longo do tempo e pensada a várias escalas, para a prática e realização de desportos náuticos através da reconversão do Port Vell e da construção do Porto Olímpico e do Porto Fórum 2004;
- o “Modelo de Vigo” pelo desenho estratégico traçado para o pavimento do espaço público/arquitectónico. O pavimento, através da sua complexidade, não só estabelece a articulação entre o espaço público, semi-privado e privado, assim como edequa as características dos materiais que o compõem aos diferentes usos e funções tornando-se um elemento essencial entre a malha urbana histórica e a frente de água;

- e o “Modelo de Valência” pelo desenho e articulação dos inúmeros espaços dedicados ao evento náutico - America’s Cup, que responderam a todas as necessidades imediatas aquando da realização do evento náutico desportivo segundo o protocolo que definiu as regras gerais e o formato do evento da XXXII.^a Taça América.

No desenho das arquitecturas ligadas à náutica desportiva, para além da organização dos espaços públicos/arquitectónicos e da definição dos conteúdos desses mesmos espaços, teremos que ter em consideração as transições entre o espaço interior/exterior e entre Terra/Água, as vistas, as aberturas, a luz e a sombra, os materiais a utilizar, as soluções construtivas, entre muitos outros factores. Este “modelo” espacial requer ainda um trabalho multidisciplinar, onde a arquitectura terá que articular-se com outras disciplinas como a engenharia, a sociologia, a economia, a geografia, entre outras. O arquitecto vê-se assim com a responsabilidade de elaborar a articulação de um conjunto de disciplinas e terá que ter a capacidade de relacionar-se com os diferentes actores destes territórios entre a Terra e a Água.

“Que seja assim o arquitecto – homem entre os homens – organizador do espaço – criador de felicidade.” (Távora, 1999, p. 75)

REFERÊNCIAS

ACCORCI, Florence [et al.] (2006) – El recinto del Fórum de Barcelona. Europ’A acero/arquitectura : revista trimestral. Madrid. 27 (Jan. 2006) 60-64

ALÉN, José Luís Varela (2004) – Arquitectura racionalista en Vigo. Vigo : Concello de Vigo. ISBN 978-84-876-3798-8.

AMARO, María A. Leboreiro (2001) - Los inicios de la planificación en Vigo. Boletín del Instituto de Estudios Vigueses. Vigo. 7:7 (2001) 299-337.

AÑÓN, Juan ; MARTÍNEZ, Rafael (2007) – Ordenación del límite este de la dársena interior del puerto de Valencia: el Parque de la Dársena. Revista Via Arquitectura. Alicante.

ARHTEJO (2010) – Relatório de Estratégia e Proposta Preliminar da Rede de Infra-estruturas de Apoio à Náutica de Recreio : Plano Integrado da Rede de Infra-estruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo (PIRANET) [Em linha]. Lisboa : ARHTEjo. [Consult. 06 Dez. 2010]. Disponível em WWW : <URL: http://www.arhtejo.pt/c/document_library/get_file?p_l_id=21417&folderId=220200&name=DLFE-20913.pdf>.

BAN, Shigeru (2011) - Camper traveling Pavillion, transported with the Volvo Ocean race, 2011. [Em linha]. Tóquio : Shigeru Ban Architects [Consult. 08 Mar. 2014] : Disponível em WWW : <URL: http://www.shigerubanarchitects.com/works/2011_camper-pavilion/index.html>.

BARBEY, Thomas (2009) – Parc Dels Auditoris by Foreign Office Architecture, Barcelona, Spain. [Em Linha]. Vulgare [Consult. 06 Mar. 2014] : Disponível em WWW : <URL: <http://www.vulgare.net/2009/05/parc-dels-auditoris-foreign-office-architecture/>>.

BARROSO, José Eduardo ; JESUS, Júlio Martins de ; GONÇALVES, Rui Nobre (1982) – Trafaria : A Comunidade e o Recreio. Almada

BESOMI, Terrazas Andres (2008) – Centro Comercial “A laxe” / Sáenz de Oíza Arquitectos. [Em Linha]. Vigo : Plataforma Arquitectura. [Consult. 24 Abr. 2014] : Disponível em WWW : <URL: <http://www.plataformaarquitectura.cl/?p=7837>>.

BESOMI, Terrazas Andres (2008) – Centro Comercial “A laxe” / Sáenz de Oíza Arquitectos. [Em Linha]. Vigo : Plataforma Arquitectura. [Consult. 24 Abr. 2014] : Disponível em WWW : <URL: http://parq001.archdaily.net/wp-content/uploads/2008/05/448715873_alzado-norte-1a-1000x707.jpg>.

BESSA, João Paulo (2014) – Análise à portaria que aprova o Regulamento Técnico das Instalações Desportivas (RTID). Lisboa : Ordem dos Arquitectos.

BOENA, David ; CASAMOR, Toni (2000-2007) – Puerto Deportivo en Sant Adrià de Besòs / BCQ Arquitectes. [Em Linha]. Barcelona : BCQ Arquitectura Barcelona [Consult. 25 Fev. 2014] : Disponível em WWW : <URL: <http://www.plataformaarquitectura.cl/wp-content/uploads/2011/01/1296495556-secciones--mobiliario-1000x747.jpg>>.

BOENA, David ; CASAMOR, Toni (2007) – El Infrastructures 2004. Marina Port Fórum. Fórum Internacional de les Cultures. [Em Linha]. Barcelona : BCQ Arquitectura Barcelona [Consult. 25 Fev. 2014] : Disponível em WWW: <URL : <http://bcq.es/portfolio/marina-forum-barcelona-2004-barcelona/>>.

BOHIGAS, Oriol [et al.] (1991) – El Port Olímpic de Barcelona [Em Linha]. Barcelona : MBM Arquitectes [Consult. 22 Nov. 2013] : Disponível em WWW : <URL: http://www.mbmarquitectes.cat/proyectos_detalle.php?id_proyecto=54&id_sub_categoria=7>.

BORJA, Jordi ; MUXI, Zaida (2003) – El espacio público : ciudad y ciudadanía. Barcelona : Electa : Diputació de Barcelona.

CALVINO, Ítalo (1999) – As cidades invisíveis. Lisboa : Editorial Teorema.

CAPEL, Horácio (2005) - El modelo Barcelona: un examen crítico. Barcelona : Ediciones del Serbal.

CHAVES, Mário (2009) – Guillermo Vasques Consuegra, Vigo, Waterfront, Gustavo Gili. Revista Arqa-Arquitectura e arte, número 67, Março 2009. Lisboa : Futurmagazine Sociedade Editora.

CHIPPERFIELD, David ; VASQUEZ, Fiirmín (2007) – Veles e Vents. Edificio Copa de América. Revista Via Arquitectura. Litoral Coast. Alicante : Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana.

CONCEIÇÃO, Luís Filipe Pires (1997) – A consagração da água através da arquitectura: para uma arquitectura da água. Tese de Doutoramento, Arquitectura, Lisboa : Universidade Técnica de Lisboa.

CONSUEGRA, Guillermo Vázquez (2008) – Vigo Waterfront. Guillermo Vázquez Consuegra. Vigo : Consorcio Zona Franca de Vigo. Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona. ISBN: 978-84-252-2215-3.

COSTAS, Humbert ; GÓMEZ, Manuel [et al.] (2012) – Centro Internacional de Alto Rendimiento de Vela da Cataluña, Barcelona [Em Linha]. Barcelona : Mestura Architectes [Consult. 03 Mar. 2014] : Disponível em WWW : <URL: http://www10.aeccafe.com/blogs/arch-showcase/files/2012/10/00_SITUA.jpg>.

COSTAS, Humbert ; GÓMEZ, Manuel [et al.] (2012) – Centro Internacional de Alto Rendimiento de Vela da Cataluña, Barcelona [Em Linha]. Barcelona : Mestura Architectes [Consult. 03 Mar. 2014] : Disponível em WWW : <URL: <http://www.mestura.es/projectes/centre-internacional-d-alt-rendiment-de-vela-de-catalunya-barcelona/4>>.

COSTAS, Humbert ; GÓMEZ, Manuel [et al.] (2012) – Centro Internacional de Alto Rendimiento de Vela da Cataluña, Barcelona [Em Linha]. Barcelona : Mestura Architectes [Consult. 03 Mar. 2014] : Disponível em WWW : <URL: http://www10.aeccafe.com/blogs/arch-showcase/files/2012/10/09_S_E.jpg>.

DECRETO-LEI n° 110/2012. "D. R. 1ª série" 98 (2012-05-21) 3663.

DECRETO-LEI n° 141/2009. "D. R. 1ª série" 114 (2009-06-16) 3663.

DELGADO, Márcio (2008) – Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada de Lisboa – Anuário 2007- 2008: Faculdade de Arquitectura e Artes. Coord. Rodrigo Ollero das Neves. Lisboa : Universidade Lusíada Editora.

ELIADE, Mircea (1999) – O sagrado e o profano - a essência de religião. São Paulo :

Martins Fontes.

ESTEVEENS, Ana Isabel Ricardo Pato (2006) – A reabilitação urbana de frentes de água: o núcleo antigo da Vila da Trafaria. orient. Jorge Gaspar. Lisboa : Universidade de Lisboa.

ESTEVEENS, Ana Isabel Ricardo Pato (2009) – A reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial. Lisboa : Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa.

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE VELA (2005) – Manual de Vela Adaptada. [Em Linha]. Lisboa : Federação Portuguesa de Vela [Consult. 08 Set. 2014] : Disponível em WWW : <URL: <http://www.fpvela.pt/portal/page/portal/FPV>>.

FERREIRA, Victor Matias [et al.] (1997) – Lisboa, a Metrópole e o Rio : centralidade e regualificação das frentes de água. Lisboa : Bizâncio.

FLÓREZ, Fernando Castro (2008) – Vigo Waterfront. Guillermo Vázquez Consuegra - Artistic Traces in the Metropolitan Non-Place. Vigo : Consorcio Zona Franca de Vigo. Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona. ISBN: 978-84-252-2215-3.

GARCIA, Pedro Ressano - Plataforma Tejo, o regresso ao rio: a frente ribeirinha de Lisboa e o século XXI. S.l.: Fundação Serra Henriques.

GARCÍA-SOLERA, Javier (2008) – Vigo Waterfront. Guillermo Vázquez Consuegra. At Ground Level. Vigo : Consorcio Zona Franca de Vigo. Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona. ISBN: 978-84-252-2215-3.

GIL, José (1993) – O Espaço Interior. Lisboa : Editora Presença.

GMV Innovating Solutions (2011) – Volvo Ocean Race Lisbon. [Em Linha]. Lisboa : Volvo Ocean Race [Consult. 20 Mar. 2014] : Disponível em WWW : <URL: http://www.volvooceanracelisboa.com/index.php?option=com_content&view=article&id=28>.

GONZÁLEZ, Alexandre Vázquez (2007) – Tendendo cabos. As rutas do mar. Coordenação de Pablo Carrera López. Vigo : Editorial Galaxia ISBN: 978-84-933373-8-4.

GOOGLE INC. (2014) – GOOGLE EARTH [Em linha]. Mountain View : Google Inc. [Consult. 12 Jun. 2014]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.google.com/earth/>>.

GUIMARÃES, F. João (2006) – A Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa : Núcleo de Comunicação e de Assessoria Mediática Parque EXPO'98.

LANE, Fitz Hugh (1851) – The Yacht 'America' Winning the International Race. [Em Linha]. Maryland : Peabody Collection - Maryland State Archives [Consult. 26 Mar. 2014] : Disponível em WWW : <URL: <http://www.the-athenaeum.org/art/detail.php?ID=14025>>.

LLAVADOR, José Maria Tomás (2014) – Base Team Alinghi. Valência : Tomás Llavador. [Em Linha]. Valência : [Consult. 17 Fev. 2014] : Disponível em WWW : <URL: <http://www.tomasllavador.com/index.php/es/proyectos/arquitectura-y-urbanismo/1/detalle/proyecto/173?page=1>>.

LLAVADOR, José Maria Tomás (2014) – Masterplan Ciudad de las Artes y las Ciencias. [Em Linha]. Valência : Tomás Llavador [Consult. 17 Fev. 2014] : Disponível em WWW : <URL: <http://www.tomasllavador.com/index.php/es/proyectos/arquitectura-y-urbanismo/1/detalle/proyecto/172?page=2>>.

MACHADO, Aquilino, - 2006 – Os espaços públicos da exposição do mundo português da Expo'98. Lisboa : Parque Expo' 98.

MANN, Roy B. (1988) – Ten Trends in the Continuing Renaissance of Urban Waterfronts. Landscape and Urban Planning.

MEYER, Hans (1999) – City and Port. Urban Planing as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam. Utreque : Internacional Books, A.

MONTANER, Josep Maria (1992) – El diseño en los Juegos Olímpicos. Un legado para Barcelona, 1992: El modelo Bercelona [Em Linha]. Barcelona : ELISAVA Escola Superior de Disseny [Consult. 20 Fev. 2014] : Disponível em WWW : <URL: http://tdd.elisava.net/coleccion/7/montaner-es/view?set_language=es>.

MONTANER, Josep Maria (2001) – A modernidade – Arquitectura, Arte e Pensamento do Séc. XX. Barcelona : Edições Gustavo Gil.

MONTANER, Joseph Maria (2007). El Modelo Barcelona. Artigo de opinião publicado no Jornal “El Pais” em 12 de Junho de 2007.

MOREIRA, Vicente Caramés (2007) – Tendendo cabos. Colleitas de mar na antiguidade. Coordenação de Pablo Carrera López. Vigo : Editorial Galaxia ISBN: 978-84-933373-8-4.

MUGA, Henrique (2005) – Psicologia da Arquitectura. Vila Nova de Gaia : Edições Gailivro, Lda.

NARCISO, Carla Alexandra Filipe Narciso (2008). Espaço público: Desenho, organização e poder. O caso de Barcelona. orient. pelo Prof. Doutor Herculano Cachinho. Lisboa : Universidade de Lisboa – Faculdade de Letras – Departamento de Geografia Lisboa.

PALHINHA, Milene Silva de Jesus (2009) – Sistemas de sombreamento em arquitectura: Proposta de um novo método de concepção e dimensionamento. orient. pela Prof. Doutora Luísa de Oliveira Gama Caldas. Lisboa : Instituto Superior Técnico – Universidade Técnica de Lisboa.

PORT FORUM (2010) – Puerto desportivo de Becelona. Galeria de imagenes del puerto. [Em Linha]. Barcelona : Port Forum [Consult. 03 Mar. 2014] : Disponível em WWW : <URL: <http://www.portforum.com/cms/galeria/el-puerto-de-dia/>>.

PORTAS, Nuno (1999) – La arquitectura del Espacio Público, formas do passado, formas del presente. Artigo no Catalogo da Exposição, Junta de Andalucía, Sevilha.

PORTAS, Nuno (2006) – Gonçalo Byrne, Geografías Vivas [Filme] Realização Maria João Gamito; Margarida Machado; Telmo Cruz. GB Arquitectos. 1 filme em DVD : color., son.

PORTAS, Nuno, coord. (1998) - Mostra de projectos de reconversão urbana em frentes de água: Cities & waterfronts : an exhibition on urban waterfront renewal projects. Porto : Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

PUERTO DESPORTIVO DE VIGO (2014) – Puerto Deportivo de Vigo. [Em Linha]. Vigo : Puerto Deportivo de Vigo. [Consult. 05 Mar. 2014] : Disponível em <URL: <http://puertodeportivovigo.com/puerto-deportivo-de-vigo/>>.

QUEIRÓS, Margarida (2010) – Barcelona(s) – Cidade dos projectos ou projectos da cidade? Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia. Volume XLV, Numero 90. Lisboa.

REAL CLUB NÁUTICO DE VIGO (2010) – Puerto Deportivo del Real Club Náutico de Vigo. Deporte náutico e integración urbana. [Em Linha]. Vigo : Incat - Ingeniería Civil del Atlántico. [Consult. 24 ABR. 2014] : Disponível em WWW : <URL: http://www.incat.es/files/2010-001-Presentacion_PB_PD_RCNV_Rev_01.pdf>.

REI, Luís (2007) – Tendendo cabos. A redescoberta do mar. Coordenação de Pablo Carrera López. Vigo : Editorial Galaxia ISBN: 978-84-933373-8-4.

RODRIGUES, Jaime Garrido (2001) – Vigo, la ciudad que se perdió. Arquitectura desaparecida. Arquitectura no realizada. (4ª edição) Pontevedra : Diputación Provincial de Pontevedra - Servicio de Publicaciones. ISBN 9788484570370.

SILVA, Marcos Solon Kretli da (2004) – Redescobrimo a arquitetura do Archigram. [Em Linha]. São Paulo : VITUVIUS [Consult. 06 Mar. 2014] : Disponível em WWW : <URL: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.048/585>>.

SILVA, Mariana Geraldés Pires Aires (2012) – O Modelo Barcelona de Espaço Público e Desenho Urbano. O espaço Público na inserção de novos Equipamentos Culturais. O caso da Plaça dels Àngels e da Plaça Joan Coromines. orien. pelo Dr. Antoni Remesar Betllhoc. Barcelona : Universitat de Barcelona - Facultat de Belles Arts Master Oficial en Disseny Urbà: Art, Ciutat, Societat.

SISTI, Cláudia (2009) – On the waterfront, vol. 12, april 2009 - Espaço Público, tempo e espaço de uma mudança: Lisboa Barcelona. Barcelona : Centre de Recerca POLIS. Universitat de Barcelona.

SIZA, Álvaro (2000) – Imaginar a Evidência. Lisboa : Edições 70.

TÁVORA, Fernando (1999) – Da Organização do Espaço. Porto : FAUP Publicações.

TOLLA, Ada; LIGNANO, Giuseppe (2010) – LOT-EK – Edifício transportável “Puma City”, Portos do Mundo. Revista Arqa-Arquitectura e arte, número 77, Janeiro/Fevereiro 2010. Lisboa : Futurmagazine Sociedade Editora.

VALENCIA. Ayuntamiento de (2014) – Los orígenes. [Em linha]. Valência : Ayuntamiento de Valencia. [Consult. 08 Set. 2014]. Disponível em WWW : <URL: <http://www.valencia.es/ayuntamiento/laciudad.nsf/vDocumentosTituloAux/origenes?opendocument&nivel=3&lang=1>>.

VÁZQUEZ, Manuel Guerra (2007) – El Puerto de Valencia – La Ciudad y la Copa del América. Revista AML Estuarium 1º Semestre de 2007. Edição da Grande Área Metropolitana de Lisboa.

VIGO. Ayuntamiento de (2014) – La edad Media. [Em Linha]. Vigo : Ayuntamiento de Vigo [Consult. 10 Abr. 2014] : Disponível em WWW : <URL: <http://hoxe.vigo.org/conecenos/historia.php?lang=cas>>.

VIGO. Ayuntamiento de (2014) – Real Club Náutico de Vigo. [Em Linha]. Vigo : Ayuntamiento de Vigo [Consult. 05 Mar. 2014] : Disponível em WWW : <URL: http://hoxe.vigo.org/movemonos/dn_nautico.php?lang=cas>.

BIBLIOGRAFIA

ARNHEIM, Rudolf (1904) – A dinâmica da forma arquitectónica. Lisboa: Presença.

BACHELARD, Gaston (1989) – A Poética do Espaço. Lisboa : Liv. Martins Fontes Ed.

BARAÑANO, K. (1999) – Geometría y tacto: La escultura de Eduardo Chillida 1948, in Barañano, K. e Torra León, C. (dir.) Chillida - 1948-1998 (Guggenheim Bilbao Museu, Bilbao) 16-73

BENEVOLO, Leonardo (2006) – A Cidade e o Arquitecto, Lisboa : Edições 70.

BOIÇA, Joaquim M. F ; BARROS, Maria de Fátima Rombouts de (1997) – O Forte do Bugio e a defesa da barra do Tejo - Regionalização e identidades locais - Preservação e reabilitação dos centros históricos. Lisboa : [s.n.] p. 276.

BRANDÃO, Raul (1923) – Os pescadores. (2.^a edição) Lisboa : Ulisseia.

CÂMARA MUNICIPAL DE ALMADA (1979) – Plano Geral de Urbanização Trafaria - Vila Nova -Costa da Caparica. Almada : [s.n.] p. 204; 104; 181.

CASTELO BRANCO, Camilo (1882) – Perfil do Marquês de Pombal. Porto : Porto Editora.

COSTA, Alexandre Alves (1997) – «Portugal: Cities by the Sea», in GRAAF, Jan de; CAMP, D'Laine (editors), Europe: Coast Wise. An Anthology of reflections on architecture and tourism, Rotterdam : 010 Publishers, p. 212-233.

FACULDADE DE ARQUITECTURA E ARTES DA UNIVERSIDADE LUSÍADA DE LISBOA – Anuário 2007- 2008: Faculdade de Arquitectura e Artes. Coord. Rodrigo Ollero das Neves. Lisboa : Universidade Lusíada Editora.

FARIA, Eduardo de Almeida, coord. (2012) – Náutica de recreio em Portugal - Um pilar do desenvolvimento local e da economia do mar. Proposta de actuação e planos de acção, Grupo de trabalho da náutica de recreio. Obidos : Sinapis editores.

FRANÇA, José-Augusto (1980) – Lisboa: Urbanismo e Arquitectura. 5^a ed., revista e actualizada. Lisboa : livros horizonte.

GOMBRICH, E. H. (1980) – El sentido del orden. Barcelona : Gustavo Gili.

HOLAHAN, Charles J. (1982) – Environmental Psychology. New York : Random House.

HOLANDA, Francisco de (1517-1584) – Da Fábrica que falece à Cidade de Lisboa / Francisco D'Holanda. Introd., notas e coment. de José da Felicidade Alves. Lisboa : Livros Horizonte.

INDOVINA, Francesco (1998) – A Cidade da Expo' 98. Lisboa: Bizâncio.

LE CORBUSIER (2010) – O Modulor/ Modulor 2. Lisboa : Orfeu Negro.

LOBO, Manuel da Costa (1999) – Planeamento regional e urbano. Lisboa : Universidade Aberta.

LOBO, Susana (2007) – A colonização da linha de costa: da marginal ao «resort». JA – Jornal dos Arquitectos – n.º 227 - Publicação Trimestral da Ordem dos Arquitectos – Portugal

LOURENÇO, Eduardo (1923) – O espelho imaginário : pintura, anti-pintura, não-pintura. (2ª edição aumentada) Lisboa : Imprensa Nacional - Casa da Moeda.

LYNCH, Kevin (1994) – A Imagem da Cidade. Lisboa : Edições 70.

MERLEAU-PONTY, Maurice (1908-1961); LEFORT, Claude, – O olho e o espírito. Lisboa: Veja.

MERLEAU-PONTY, Maurice (1964) – Le Visible et L'Invisible. Paris : Editions Gallimard.

MOLLENKOFOT, J. H. (1983) – The Contested City, Princeton : Princeton University Press.

MONTANER, Josep Maria (1997) – La modernidad superada - arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX. Barcelona : Gustavo Gili.

MONTANER, Joseph ; Muxi, Z. (2002) – Los Modelos Barcelona: de la acupuntura a la

prótesis. Arquitectura Viva, 84, p. 28-32.

MORIN, Edgar (1993) - El Método I. La naturaleza da Naturaza. (3ª edição) Madrid: Ed. Cátedra, 1993.

NEUFERT, Peter (2004) – A Arte de Projetar em Arquitetura. Lisboa : Editorial Gustavo Gili.

NEVES, Matilde (2003) – Siza : lugares - Monumentos. Porto: Campo das Letras.

NIETZSCHE, Friedrich, (1882) – A Gaia Ciência. trad. Margarido, Alfredo. (4ª edição) Lisboa : Guimarães Editores.

NOUELL, Jean (2010) – Red Summer In Kensington Gardens. Londres : Koenig Books.

OCHOA, Ana Rita (2007) - Espaço Público e frente de água [repensar o limite]. Estudos Urbanos - vazios úteis. Lisboa : Actas SEU 2007. Seminário ISCTE.

PAQUET, Marcel (1995) - René Magritte (1898/1967): o pensamento tornado visível. São Paulo : Editora Taschen.

PESSOA, Fernando (1888-1935) – Mensagem. Lisboa : Clássica Edições.

PINDER, D. A.; VAN DER KNAAP, B. (1992) – Revitalising the European waterfront: policy evolution and planning issues. London : in B. S. HOYLE AND D. PINDER (Eds), European Port Cities in Transition, Belhaven Press, London.

PORTAS, Nuno (1963/2004) – Os tempos das Formas. Vol. I: A Cidade Feita e Refeita. Guimarães : Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho.

PORTAS, Nuno (1969) – A cidade como arquitectura. Apontamentos de método e crítica. 2ª ed., revista e actualizada. Lisboa : Livros horizonte.

RIBEIRO, J. M. Félix [et al.] (1995) – Cenários da evolução estrutural da economia portuguesa 1995-2015. Lisboa : Departamento de Prospectiva e Planeamento, MPAT.

ROBERT, P. (2000) – The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration. London : ROBERT and SYKES ed.

SILVA, A. A. Baldaque da, (1852-1915) – Estado actual das pescas em Portugal compreendendo a pesca marítima, fluvial e lacustre em todo o continente do reino, referido ao anno de 1886. Lisboa : Ministério da Marinha e Ultramar.

SMITHSON, Robert (1979) – The Writings of Smithson Robert. Nova Iorque : Nancy Holt ed. New York University Press.

SOUSA, João de, fl. 1785-1790; MOURA, José de Santo António, (1770-1840) – Vestígios da lingua arábica em Portugal : ou lexicon etymologico das palavras e nomes portuguezes que tem origem arabica; augmentado e anotado por Fr. Joze de Santo Antonio Moura. Lisboa : na Typografia da Academia Real das Sciencias

ZEVI, Bruno (2002) – Saber Ver a Arquitectura. São Paulo : Martins Fontes.

ZUMTHOR, Peter (2005) – Pensar a Arquitectura. Barcelona : Editorial Gustavo Gili.

Fontes cartográfica

IGeoE – Cata Militar de Portugal (várias datas). Lisboa: Instituto Geográfico do Exercito

IGESPAR – Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico

SIDCarta – Sistema de Informação para Documentação Cartográfica: o Espólio da Engenharia Militar Portuguesa

GLOSSÁRIO

- Área de varadouro** - Local, não infraestruturado, onde é autorizada a varagem de embarcações, por períodos limitados e onde são permitidas as actividades de alagem, limpeza, reparação, entre outros. (APL, 2010, p.19)
- Base náutica** - Conceito que integra a agregação/concentração de vários serviços ligados às actividades de recreio e desporto náutico e actividade marítimo-turística, designadamente áreas de apoio de terra, estaleiros, parqueamentos a seco, actividades de ensino e lúdico/desportivas. (APL, 2010, p.19)
- Marina** - Conjunto de infra-estruturas marítimas e terrestres destinadas à náutica de recreio e desportiva e, quando existente, actividade marítimo-turística, integrando um plano de água abrigado e dispondo: no plano de água - passadiços flutuantes, acessíveis a partir de terra, para atracação das embarcações; em terra - apoios e serviços diversos às embarcações e navegadores de recreio ou desportivos e, quando existente, à actividade marítimo-turística. (APL, 2010, p.19)
- Porto a seco** - Zona delimitada e infraestruturada, destinada à alagem, reparação, estacionamento e preparação de embarcações a seco. (APL, 2010, p.19)
- Posto de acostagem** Infra-estrutura que pode assumir a forma de cais ou pontão, com acesso directo a terra, geralmente isolada e dispondo de equipamentos limitados.

APÊNDICES

LISTA DE APÊNDICES

- Apêndice A** - Entrevista ao velejador Bruno Santos
- Apêndice B** - Entrevista ao escritório de arquitectura Contacto Atlântico
- Apêndice C** - Excertos do Manual de Vela Adaptada – Federação Portuguesa de Vela

APÊNDICE A

Entrevista ao velejador Bruno Santos

Entrevista a Bruno Santos (Velejador – Clube Náutico de Cascais)

A razão desta entrevista prende-se essencialmente com a tentativa de compreender quais são as principais necessidades de um atleta profissional de vela (com e sem deficiência físico motora) na sua transição entre a Terra e a Água. E de perceber qual é o papel da arquitectura nessa mesma transição.

Pergunta 1

Como é feita a transição das embarcações, de pequeno e grande porte, entre Terra e Água e quais são os equipamentos e infra-estruturas necessários para efectuar essa transição?

R: As transposições das embarcações de terra para água podem ser efectuadas de 3 maneiras: através de rampas de varadouro (destinadas a embarcações de pequeno porte); através de gruas fixas (para embarcações de pequeno e grande porte) e através de *travel lifts*;

Pergunta 2

Quais são as actividades a desenvolver em Terra, aquando da realização de uma regata ao nível profissional, por parte de um velejador?

R: Estacionar a embarcação; efectuar *briefing*/conferência; vestir o equipamento de protecção; aparelhar a embarcação; efectuar aquecimentos e alongamentos musculares; embarcar; desembarcar; desaparelhar a embarcação; “estacionar” a embarcação; tomar banho; vestir, comer; relaxar e dormir.

Pergunta 3

Quais são os espaços específicos (como por exemplo sala de briefing; vestiários/balneários; ginásio, entre outros) para as actividades anteriormente descritas na pergunta 2?

R: Estacionamento automóvel; docas secas para as embarcações; salas polivalentes para o secretariado das provas e para efectuar os *briefing's*; w.c.'s/vestiários/balneários; ginásios; zonas técnicas para as embarcações (oficinas, armazéns); pontões de embarque⁵⁸; balneários; áreas reservadas para a instalação de tendas de com serviços de *catering*, *stands* promocionais, gabinetes de imprensa entre outros; bares; restaurantes e hotéis.

⁵⁸ Nota: Para que o embarque e o desembarque dos velejadores portadores de deficiências físico motoras sejam elaborados de maneira cómoda e segura, os pontões deveram ser devidamente equipados com guindastes manuais. Haverá que ter especial atenção na escolha dos materiais a empregar nos pavimentos de acesso à água. O tipo de pavimento terá que ser obrigatoriamente anti-derrapante, não poderá acumular água e terá que ser o menos inclinado possível.

APÊNDICE B

Entrevista ao escritório de arquitectura Contacto Atlântico

Entrevista ao escritório de arquitectura Contacto Atlântico

Desde já agradeço a vossa atenção.

Sou estudante de arquitectura e estou a desenvolver uma investigação para a minha dissertação com o tema: “Regeneração de frentes de água e a náutica desportiva: os modelos de Barcelona, Vigo e Valência”. A razão desta entrevista prende-se essencialmente com a tentativa de compreender os percursos que vos levaram às opções de projecto quer na proposta portuguesa para a receber a America’s Cup assim como para o Centro de Alto Rendimento/ Clube Náutico de Cascais.

Pergunta 1

De que maneira a arquitectura contribui de um modo particular para o desenvolvimento da náutica desportiva?

Pergunta 2

De que maneira a náutica desportiva contribui para a regeneração de frentes marítimas?

Pergunta 3

Qual é o grau de importância nas arquitecturas ligadas à náutica desportiva na temática de articulação entre Terra e água?

Pergunta 4

Qual é a especificidade dos materiais utilizados nas arquitecturas ligadas à náutica desportiva?

Pergunta 5

Qual foi a estratégia adoptada para o projecto de candidatura portuguesa à America’s Cup 2007?

Pergunta 6

Quais foram os pontos fortes na candidatura portuguesa à America’s Cup 2007?

Pergunta 7

Qual foi a estratégia inicial para o Centro de Alto Rendimento/ Clube Náutico de Cascais e quais foram as referências/analogias para desenvolver o Centro de Alto Rendimento/ Clube Náutico de Cascais?

Pergunta 8

Qual foi o método de construção e quais foram os materiais utilizados no edifício do Clube Naval de Cascais?

Pergunta 9

Passados alguns anos como vê o edifício do Clube Naval de Cascais?

Com os melhores cumprimentos,

Márcio Delgado

APÊNDICE C

Excertos do Manual de Vela Adaptada – Federação Portuguesa de Vela

Manual de Vela Adaptada - Federação Portuguesa de Vela

No caso da realização de uma regata dedicada à vela adaptada “o clube hóspede do evento deverá considerar adaptações temporárias para:

Alterar as normas habituais de utilização do parque de estacionamento, de modo a permitir que os velejadores portadores de deficiência estacionem mais perto das instalações do clube.

Permitir que os berços ou atrelados estacionem perto do local de colocação dos barcos na água.

Permitir a instalação de amarrações extra de modo que os barcos possam ficar na água durante a noite, reduzindo as manobras de grua ou na rampa.

Providenciar um Quadro de Avisos adequado para a leitura por utilizadores de cadeira de rodas. (Federação Portuguesa de Vela, 2005, p. 13-14)

Acessibilidade nos clubes

Muitas pessoas portadoras de deficiência praticam vela em clubes sem quaisquer instalações especiais. Os obstáculos ao acesso físico são ultrapassados através da atitude positiva por parte de todos os envolvidos na actividade e da tolerância relativamente a alguma perda de independência por parte dos velejadores portadores de deficiência.

Instalações com boa acessibilidade beneficiam todos os sócios de um clube, sejam eles portadores de deficiência ou não, idosos, ou simplesmente portadores de sacos ou cargas diversas. Se as instalações forem correctas para portadores de deficiência, serão excelentes para toda a gente (Um clube que organizou um mundial de vela adaptada construiu uma rampa de acesso ao primeiro andar. Actualmente essa mesma rampa é preferencialmente utilizada por todos os sócios bem como pelos fornecedores do bar que fica no primeiro andar!) (Federação Portuguesa de Vela, 2005, p. 28)

Pontões

Os pontões deverão ser suficientemente estáveis e ter largura suficiente para que duas cadeiras de rodas se cruzem com segurança. Os buracos ou intervalos entre pranchas deverão ser suficientemente pequenos para evitar que as pessoas ou as

cadeiras fiquem presas. Uma borda saliente servirá de guia para deficientes visuais e reduzirá a hipótese de as cadeiras de rodas (ocupadas ou vazias) caírem à água.

Evitar a utilização de defensas grandes. Aumentam a distância entre o barco e o pontão e dificultam o embarque e o desembarque. (Federação Portuguesa de Vela, 2005, p. 28)

Embarcar e desembarcar

1. A transferência em três etapas

- Passar da cadeira ou da posição de pé para a posição de sentado no pontão.
- Passar o traseiro do pontão para o convés do barco e depois transferir as pernas (Alguns velejadores preferem transferir primeiro as pernas).
- Passar do convés para o poço.

2. Transferência com dois ajudantes

3. Ajudas às transferências

- Uma prancha de deslize é útil nos casos em que haja uma distância significativa entre o convés e a cadeira e ambos se situem aproximadamente ao mesmo nível;
- Uma caixa de transferência proporciona apoio para o tronco;
- Pode instalar-se um guindaste no cais. Poderá ser desaconselhável no caso de um pontão pequeno. O guindaste será particularmente útil quando montado numa esquina do cais ou do pontão, de modo a poder ser utilizado nas duas direcções. (Federação Portuguesa de Vela, 2005, p. 20)